



Datum

2024-01-22

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2023-1379

Yttrande

Till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Automatiserad körning

LI2023/02996

Sammanfattning

Malmö stad har tagit del av den promemoria som tagits fram av Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Malmö stad ställer sig i huvudsak positiv till förslaget, men ställer sig frågande till bland annat ansvarsfrågan vid framförandet av helautomatiska fordon. Malmö stad ser dock positivt på att kommunen som väghållare är berättigad att besluta om vilka platser inom det kommunala vägnätet som helautomatiserade fordon får framföras.

Yttrande

Malmö stad har tagit del av den promemoria som tagits fram av Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Malmö stad ställer sig i huvudsak positiv till förslaget, men framför vissa kommentarer enligt nedan.

Förslaget att införa en ny förordning

Malmö stads bedömning är att promemorians motivering till en ny förordning över ändring i trafikförordningen för reglering av helautomatiska fordon inte är tillräcklig. Enligt promemorian är typgodkännande med anvisningar om hur ett fordon ska vara utformat och konstruerat för att få framföras autonomt nytt och unikt, vilket därför föranleder behov av en ny förordning. Andra skäl framkommer inte i skrivelsen. Motiveringen är dessutom mycket kort där delar hade förtjänat vidare redogörelse.

Malmö stad anser i stället att införandet av helautomatiska fordon kan regleras i den befintliga trafikförordningen. Två anledningar till detta lyfts fram nedan.

- Genom att reglera introduktionen av helautomatiska fordon inom ram för befintlig lagstiftning, i detta fall trafikförordningen, kommer tillämpningen följa en välbekant och etablerad ordning. Detta har ett stort värde för de som introducerar tekniken såväl som för de som använder den.
- Typgodkännande som förutsätter en konstruktion för användning på vissa platser (terräng, väg eller inom inhägnat område) förekommer redan idag där reglering som

utgår från sådana definitioner finns i trafikförordningen. Det finns alltså många likheter med hur typgodkännande och tidigare reglering förhåller sig till varandra i andra fall.

Inkludera fler typer av självkörande fordon

Malmö stad anser att fler typer av självkörande fordon än motorfordon med fördel hade kunnat inkluderas i förslaget. Självkörande robotar och mindre elfordon utvecklas i snabb takt och kommer sannolikt snart bli aktuella för trafik. Reglering behöver då finnas på plats i god tid.

Den föreslagna nya förordningen fokuserar på helautomatiskt framförda fordon som opereras av operatörer inom vissa utpekade områden. Fordonen förväntas framföras helt utan att någon form av överlämning sker till mänsklig körning och utan någon övervakning av en förare. Fordonen kan också sakna fysisk plats för en mänsklig förare. I genomförandeförordningen fastslås också att om ett sådant fordon behöver framföras manuellt får bytet mellan manuellt framförande och helautomatiskt endast ske vid stillastående. Malmö stad hade önskat att förordningen i större utsträckning resonerade kring införandet av så kallade bimodala fordon. Dessa är definierade i genomförandeförordningen som fordon som kan framföras både manuellt av en förare eller helautomatiskt utan övervakning. Utvecklingen av sådana fordon sker idag i snabb takt och där många bilar redan idag har hårdvara och mjukvara som möjliggör för automatisk körning. Dessa fordon kan förväntas framföras av privatpersoner (inte operatörer) och där skiftet mellan de två sätten kan ske under färd. Malmö stads bedömning är att kommuner också behöver förbereda sig för införandet av privat ägda bimodala fordon och där föreslagen förordningen behöver ge relevant stöd i detta.

Ansvarsfrågan vid framförande av helautomatiska fordon

Malmö stad önskar se ett förtydligande från regeringen vad gäller ansvarsfrågan vid framförande av helautomatiska fordon. Enligt promemorians förordningsförslag är det den som aktiverar körsystemet som är förare. I delbetänkandet Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet (SOU 2016:28), som ledde till införandet av försöksverksamhetsförordningen, föreslogs det att det automatiserade körsystemet skulle anses vara fordonsförare när det är aktiverat. I promemoria Ds 2021:28 Ansvarsfrågan vid automatiserad körning etableras begreppet Förare under beredskap. Förare under beredskap ska, enligt promemorian, vara beredd att utan dröjsmål ta över körningen om det automatiserade körsystemet begär detta men där utgångspunkten är att föraren i beredskap inte är ansvarig för hur det automatiserade körsystemet utför sina uppgifter. Malmö stad anser att ansvarsfrågan behöver tydliggöras ytterligare inför implementeringen av tekniken i Sverige. Malmö stad anser vidare att det går att ifrågasätta om föraransvaret, som definieras av kontroll över fordonet och förmåga att ingripa, verkligen bör likställas med aktivering av ett fordon då detta riskerar att påverka förutsättningarna för polisens övervakning negativt.

Ordförande

Katrin Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare

Agnes Wemme