



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
LI2023/02996

Stockholm 2024-01-17

Remissvar gällande promemoria avseende "automatiserad körning" och förslag till förordning om trafik på väg med typgodkända helautomatiserade fordon.

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på promemorian avseende "automatiserad körning" och förslag på ny förordning om helautomatiserade fordon.

Förslag angående den nya förordningen gällande helautomatiserade fordon.

De föreslagna kraven på typgodkännande innebär att de helautomatiserade fordonen måste uppfylla tekniska och administrativa krav. Högt ställda krav gynnar trafiksäkerheten. Det är ännu svårt att sja om vilken effekt de helautomatiserade fordonen kommer att få på antalet trafikolyckor. För att uppnå tillfredsställande trafiksäkerhet ställs höga krav på processen för typgodkännande gällande helautomatiserade fordon. Ett stort ansvar vilar på de svenska myndigheter som ska hantera frågan och bedöma möjliga problem med de helautomatiserade fordonens konstruktion och specifikationer. M Sverige efterfrågar ett förtydligande om ansvar för processen samt även en utförlig beskrivning av rekvisiten för att ett typgodkännande ska anses vara slutfört.

Vissa helautomatiserade fordon ska få föras på utpekade områden.

Fordonen som avses är konstruerade för att transportera passagerare eller varor och ska som ovan nämnts vara typgodkända för helautomatiserad körning. Ur trafiksäkerhetssynpunkt finns flera svårbedömda förhållanden, bland annat sårbarheten gällande driften av den helautomatiserade körsystemen (särskilt mjukvaran) och möjliga tekniska fel gällande bland annat fordonens styrnings- och säkerhetssystem. Uppenbara risker finns för att körsystemen hackas och inte fungerar ändamålsenligt.

M Sverige anser att det är bra att vissa utpekade områden i förväg definieras och upplåts för de automatiska kösystemen. Tydligheten är viktig. M Sverige anser att trafikanter och bilister måste informeras utförligt om vilka områden som är aktuella för helautomatiserad körning för att öka medvetenheten hos allmänheten. Vidare anser M Sverige att endast en ansvarig myndighet bör utses för utpekande av berörda områden så att inte ansvarsfrågan är oklar mellan myndigheter. Det finns en risk är att körsystemen används på områden som inte är lämpliga och uppenbart trafikfarliga, vilket måste undvikas ur en trafiksäkerhetssynpunkt. Även om körsystemen idag skulle kunna anses vara säkra finns en möjlighet att andra bilister och trafikanter inte uppfattar att ett automatiserat körsystemet är i drift, vilket är trafikfarligt. M Sverige saknar vidare en detaljerad beskrivning av hur bilister och trafikanter ska kunna få information om områden som är utpekade för automatiserade körsystem i drift och hur planerade nya områden ska kommuniceras med allmänheten. Tydliga legala regler med konsekvenser för överträdande av reglerna saknas och bör formuleras samt införlivas i relevant lagstiftning.

När det gäller vem som ska hållas ansvarig för felaktig hantering eller olycka i samband med framförande av ett helautomatiskt körsystem så framgår det inte tydligt om det är en privatperson eller en juridisk person. M Sverige anser att förslaget måste förtydliga det arbetsrättsliga ansvaret som gäller om en juridisk person delegerar uppgiften att aktivera körsystemet till ex. en anställd hos juridisk person. För det fall att en anställd hos juridisk person aktiverar körsystemet behöver det enligt M Sverige klargöras vem som ansvarar för fordonets försäkring. Ska företagets ansvarsförsäkring täcka skadefall och vilka är konsekvenserna om en juridisk person inte har erforderlig försäkring vid olycka som orsakats av ett helautomatiserat körsystem?

Ikraftträdande

Genomförandeförordningen (EU) 2022/1246 är bindande för EU:s medlemsländer sedan den 15 september 2022. Den nya förordningen, "Förslag till förordning om trafik på väg med typgodkända helautomatiska fordon", som den här remissen avser ska komplettera den genomförda förordningen och föreslås träda i kraft den 1 juli 2024 och är bindande för Sverige

Sammanfattning

M Sverige anser att förslaget behöver kompletteras och förtydligas ytterligare. Med anledning av de brister som vi ser i förslaget anser M Sverige att ikraftträdandet ska genomföras vid en senare tidpunkt och efter ytterligare utredningar.

Helautomatiska fordon genererar och samlar stora mängder data angående färdvägar och dess passagerare. Förslaget ger ingen vägledning avseende hur och vilken information som samlas in, lagras och används. M Sverige ser ett behov av att införliva ett tydligt och robust dataskydd i förslaget.

M Sverige ser positivt på förslaget i promemorian gällande framförande inom ett på förhand definierat område som skulle kunna öka trafiksäkerheten. Trafikolyckor beror ofta på fel och misstag, men skulle kunna undvikas med ett gediget och tillförlitligt körsystem. Vidare skulle trafikolyckor som orsakas av trötthet och alkohol därför kunna undvikas. M Sverige ser även en möjlighet att fler får möjlighet att färdas utan eget körkort i egen personbil, exempelvis människor med funktionsnedsättning och äldre som inte kan köra bil av olika anledningar.

Ur ett miljö- och hållbarhetsperspektiv anser M Sverige att förslaget kan ha positiva effekter för bland annat kollektivtrafiken. Körsystemen skulle även kunna användas som ett effektivt och resurssnålt transportsystem av gods och varor utan utsläpp.

Långsiktigt och efter ytterligare utredningar samt förtydligande av de juridiska och försäkringsrelaterade ansvarsfrågorna ovan skulle de helautomatiserade körsystemen kunna vara ett intressant komplement till nuvarande trafikordning.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle