

Yttrande över promemorian Automatiserad körning

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter kallat Transport) har via remiss beretts möjlighet att avge synpunkter på promemorian Automatiserad körning LI2023/02996. I promemorian föreslås att det införs trafikregler för var automatiserade fordon får framföras. Förordningsförslaget innebär också att den som aktiverar det automatiska körsystemet ska anses som förare av fordonet.

Sammanfattningsvis ser vi flera risker med att godkänna att förarlösa fordon får framföras på allmänna vägar, även om det är reglerat vilka vägar detta gäller. En begränsning i var fordonen får framföras är dock att föredra framför att fordonen framförs var som helst. Vi ser automatiserade fordon som ett avancerat förarstöd och anser att det, tills riskfaktorerna åtgärdats, borde vara självklart att föraren är på plats i fordonet. Automatisering av fordon kan vara en del av lösningen för att få ner antalet dödsolyckor i trafiken, något som i allra högsta grad berör våra medlemmar. Däremot ser vi inte att riskerna med automatiserad körning eller ansvarsfördelningen i förslaget är klarlagda.

Förbundets synpunkter

Vi vill lämna följande kommentarer och synpunkter till förslaget.

Ägarens ansvar

Vi upplever en otydlighet i vem som bär ansvar för att fordonet framförs på ett säkert sätt. Den som aktiverar det automatiska körsystemet ska anses som förare, samtidigt som fordonen uppges kunna framföras utan någon övervakning av en förare. Vem ansvarar då i situationer där systemen fallerar och riskerar att skada andra trafikanter?

Tidigare utredningar (se promemoria I2021/02570) har pekat på att ansvaret för fordonet och vad det råkar ut för borde ligga hos ägaren när det inte är en människa som faktiskt kör det. 2021 kom utredningen fram till att "ägaren är den som har störst möjlighet att ta ansvar för användningen av ett automatiserat fordon" (s.853). Detta anser Transport även fortsatt är att föredra och borde gälla även för de fordon som kan framföras utan en förare på plats i fordonet. Det är inte föraren som ansvarar för inköp och programmering av fordonsflottan, därför måste ansvaret falla på den som tillhandahåller redskapet; ägaren. I förlängningen behöver dock även företagen som tillhandahåller AI för fordonet ha någon sorts ansvar. Det är däremot inte rimligt att föraren ansvarar för incidenter relaterade till körning medan fordonet, och inte föraren själv, har kontroll över körningen. Som tidigare nämnt anser vi dock att föraren ska sitta i fordonet och kunna ta över i händelse av att systemen fallerar eller andra oförutsedda händelser inträffar.

Detta är angeläget även utifrån vikten av att lastsäkerheten beaktas. När gods ska säkras behöver föraren vara på plats i fordonet för att bestämmelserna kring lastsäkring ska kunna garanteras. Om gods inte säkras rätt kan det ge upphov till att lasten skadas, bilen välter eller personskador vid lossning av godset. Risken för olyckor för både föraren och andra trafikanter är stor och även om det saknas tillförlitlig statistik uppskattar Arbetsmiljöverket att minst en dödsolycka per år beror på dåligt säkrad last. Dåligt surrat gods riskerar även att skada både människor och miljö vid eventuella trafikolyckor. Att lasten säkras är förarens ansvar och då det kräver stor kunskap torde det vara omöjligt att avgöra på distans via en dator.

En ny körkortsbehörighet - ge de anställda kompetensutveckling

I frågan om vem som har behörighet att framföra automatiserade fordon anser vi att det bör utredas huruvida det behöver införas en ny körkortsbehörighet som ett tillägg till befintliga. Detta är särskilt relevant utifrån tidigare resonemang om ansvarsfördelning. Det är ett absolut minimum att ha tunga behörigheter och yrkesmässig trafikerfarenhet innan det kan bli aktuellt att anses som förare av ett automatiserat fordon.

En förare som aktiverar ett automatiskt körsystem måste ha kunskap om systemets funktion och yrkesmässiga transporter för att kunna göra bedömningar om risksituationer. Vi ser det som självklart att våra medlemmar ges vidareutbildning för att sköta mer tekniskt avancerade arbetsuppgifter. Men för att säkerheten i trafiken ska kunna upprätthållas måste det garanteras att de som har behörighet att aktivera systemen innehar denna kunskap. Det kan inte förväntas att förare med vanlig lastbilsbehörighet ska framföra automatiserade fordon utan rätt kunskap. Här måste det garanteras att de anställda erbjuds kompetensutveckling för att kunna klara av uppgiften. Detta är viktigt inte minst utifrån förarnas arbetsmiljö. Exempelvis behövs kunskap kring hur oväntade krissituationer, som en punktering eller en cyberattack riktad mot det automatiserade fordonet, ska hanteras.

För att en ny körkortstyp ska kunna innehålla rätt kunskapskrav är det önskvärt att det införs en standardisering av automatiska körsystem. Annars riskerar olika företags lösningar att skapa problem där förarnas kunskap i förhållande till det specifika systemet är svår att fastställa.

Beakta förarnas arbetsmiljö och svenska väderförhållanden

Vi vill också lyfta vikten av att vidare analysera och beakta förarnas situation. Om ansvaret ändå faller på den som aktiverar det självkörande systemet behövs det riktlinjer kring hur många fordon en och samma förare kan framföra åt gången. Det är inte rimligt att ha ansvar för mer än ett. Om situationen plötsligt kräver att föraren ingriper måste föraren vara redo att göra detta. Arbetsmiljön för förarna måste beaktas. Detta gäller även hur fordonen ska bärgas vid situationer där de automatiska körsystemen avbrutit transporten innan slutdestinationen. Kan inte transporten återupptas automatiskt behöver fordonet bärgas. Fordon utan förarplats är inte en säker miljö för felsökning.

Vi ser också säkerhetsrisker med att godkänna system som inte är utvecklade och anpassade efter det svenska klimatet. Snö och is är en del av väderförhållandena i Sverige, men inte nödvändigtvis i länder där de automatiserade fordonen utvecklats. Riskanalyser måste till också utifrån de risker som är specifika för de svenska förhållandena.

Stockholm den 10 januari 2024

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Jenny Wrangborg
Föredragande