

Remissyttrande

Datum 2023-11-29

Diarienummer IKN 2023-00424

Ert diarienummer: LI2023/02996

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Remissyttrande om PM Automatiserad körning

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen uttalar sig som regional kollektivtrafikmyndighet, ägare av Västtrafik AB och ansvarig för upprättande av regional infrastrukturplan.

Västra Götalandsregionen är generellt positiv till att lagändringar nu genomförs för att uppfylla kraven i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426 men vill se tillägg i §5 och 6 samt har några kommentarer till förslaget i sin helhet:

Var helautomatiserade fordon får köra

Västra Götalandsregionen vill se ett tillägg i förslag till §5:

Innan föreskrifter om var helautomatiska fordon enligt 4§ får föras bör även övriga myndigheter, som exempelvis Kollektivtrafikmyndigheten ges tillfälle att yttra sig.

Implementering av helautomatiserade fordon, både i offentlig och kommersiell regi, bedöms ske först i våra större städer och tätorter där både Trafikverket och kommuner kan vara väghållare. I tillägg har kollektivtrafikmyndigheten ansvar för att besluta om allmän trafikplikt enligt *Lag (2010:1065) om kollektivtrafik*. Kollektivtrafiklagen gör det möjligt att bedöma att kommersiell trafik är ett alternativ till att upphandla kollektivtrafiken. I de fall kommersiella aktörer har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska detta anmälas till berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Kollektivtrafikmyndigheter tillsammans med väghållarna ansvarar också för att ge den kommersiella trafiken tillgång till infrastruktur och andra gemensamma funktioner likt den offentligt upphandlade trafiken. Med ovanstående som bakgrund vill vi se att kollektivtrafikmyndigheter får möjlighet att yttra sig särskilt i de fall kommersiell trafik vill etablera sig och nyttja kollektivtrafikens infrastruktur

Förare av helautomatiserade fordon

Om Västra Götalandsregionen har tolkat förslagen korrekt vill vi se ett tillägg i 6§: *Den som aktiverar det automatiska körsystemet ska anses som förare av fordonet. Vem som har behörighet att föra fordon framgår av 2 kap.*

körkortslagen (1998:488). En förare av ett fordon måste inte vara en fysisk person. Den fysiska föraren kan ersättas av ett helautonomt system (nivå 6 SAE-levels, Wienkonventionen art 34 bis).

Promemorians förslag är att den som aktiverar det automatiska systemet ska anses som förare av fordon. Bestämmelser om trafikanter och trafik med fordon finns i 7§ med en hänvisning till *Trafikförordningen (1998:1276)*. Vanliga ansvars- och trafikregler ska gälla och personen som aktiverar systemet ska anses som förare. Samtidigt hänvisar promemorian till en ny artikel i *Wienkonventionen från september 2020, som innehåller trafikregler för att underlätta internationell vägtrafik, artikel 34 bis* som tydliggör att en förare inte måste vara en fysisk person och att Sverige genom konventionen är ansluten till det internationella systemet och tillämpar trafikregler enligt Wienkonventionen. En av de viktigaste frågorna är ansvarsfrågan. Enligt vår bedömning är det fortfarande oklart i §6 om en person som har satt ett system i rörelse, fortfarande anses vara förare av fordonet även om det helautomatiska fordonet tar kontroll över fordonet och framför det autonomt. Det är mer rimligt att fordonets ägare ansvarar för att trafikförsäkra fordonen och även för att trafikregler följs under helautomatiserad körning.

Övrigt

Eftersom det kan finnas fler väghållare inom ett tänkt område (definieras i 4§) kan det leda till en osäkerhet om vem en ansökan om autonom körning ska skickas till. Väghållarna behöver utökade kompetenser för att kunna bedöma var helautomatiska fordon får framföras vilket innebär en risk för en ojämlig bedömning i landet. Västra Götalandsregionen anser att nationell samordning och resurser behövs i den inledande fasen.

Det är brist på förare inom kollektivtrafiken vilket helautomatiserade fordon kan vara en av lösningarna på. Det är dock viktigt att minska den oro som finns gällande ansvarsfrågan för helautomatiserade fordon men också hur ansvarsfrågan ska hanteras i de lägre nivåerna av autonom körning. Utbildningarna för yrkeskompetensbevis och taxiförarlegitimation bör ses över då dessa fordon kommer att köras/hanteras på ett nytt sätt.

Aktörerna inom kollektivtrafiken tar ett stort ansvar för få en kollektivtrafik på jämlika villkor utan diskriminering och verkar för att göra det möjligt för fler att åka kollektivt. Det är därför angeläget att trafikförordningen (1998:1276) ändras så att det är möjligt att peka ut platser till helautomatiserade fordon i ett område (definierad enligt 4§). Detta för att säkerställa att det finns en ledig plats där säker påstigning/avstigning av passagerare kan ske.

Konsekvenser

Vi håller med om att förslaget ger kollektivtrafikhuvudmannen ökade möjligheter att utveckla och införa helautomatiserad kollektivtrafik som kan komplettera och förstärka nuvarande kollektivtrafiksystem. Det finns också risker om kommersiella aktörer vill etablera trafik, beroende på hur systemet utformas. Det är därför angeläget att aktörerna gemensamt verkar för en ökad hållbarhet i transportsystemet då framtida koncept för helhetslösningar för godstransporter

och persontrafik i städer och på landsbygden kan bidra positivt till angelägna transport- och samhällsmål.

Införandet av en helt automatiserade fordon kan göra samhället mer sårbart för olika typer av attacker. Det är därför angeläget att säkerställa att möjligheterna att slå ut eller manipulera de aktuella fordonen minimeras. Väghållare, statliga myndigheter och andra berörda aktörer behöver fortsätta samverka i frågan.

När lagändringen börjar gälla redan 1 juli 2024 finns det en risk att de offentliga aktörerna inte är tillräckligt förberedda om kommersiella aktörer vill etablera sig.

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden
Västra Götalandsregionen

Louise Jeppson
Infrastruktur- och
kollektivtrafiknämndens-
ordförande

Sofia Hellberg
Infrastruktur- och
kollektivtrafikchef