



2021-12-17

Ert dnr: I2021/02570

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

Handläggare: Jens Tångeford

Remissvar angående Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning

Om promemorian

Infrastrukturdepartementet har skickat ut promemorian I2021/02570 (tidigare DS 2021:28), Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, på remiss. Departementet vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian.

Uppdraget har varit att utreda och utvärdera vissa frågor avseende dels ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon, dels avseende främjande av ökad användning av geostaket.

I uppdragets första del om ansvar vid automatiserad körning har det ingått att utveckla och anpassa förslagen som lämnats i betänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). utredningens överväganden och förslag vid automatiserad körning avviker inte från huvudlinjerna i den föreslagna lagen om automatiserad fordonstrafik i SOU 2018: 16. Det görs dock vissa anpassningar efter inkomna remissvar.

Uppdragets andra del handlar bland annat om att överväga regelförändringar i syfte att ge kommuner och andra väghållare förutsättningar att prioritera eller på annat sätt särbehandla fordon som använder geostakettillämpningar. Även ansvarsfrågan, då ett fordons funktionalitet tillfälligt och automatiskt ändras främst genom styrning via geostaket, analyseras samt behovet av straffrättsliga eller andra sanktioner för trafikförseelse eller trafikbrott.

Promemorian innehåller både en genomgång av förändringar mot betänkandet, allmän bakgrund och gällande rätt, förslag till nya lagtexter och internationell utveckling kring regler och projekt för automatiserad körning och geostaket.

Regelförändringar föreslås träda i kraft 1 juli 2022.



2021-12-17

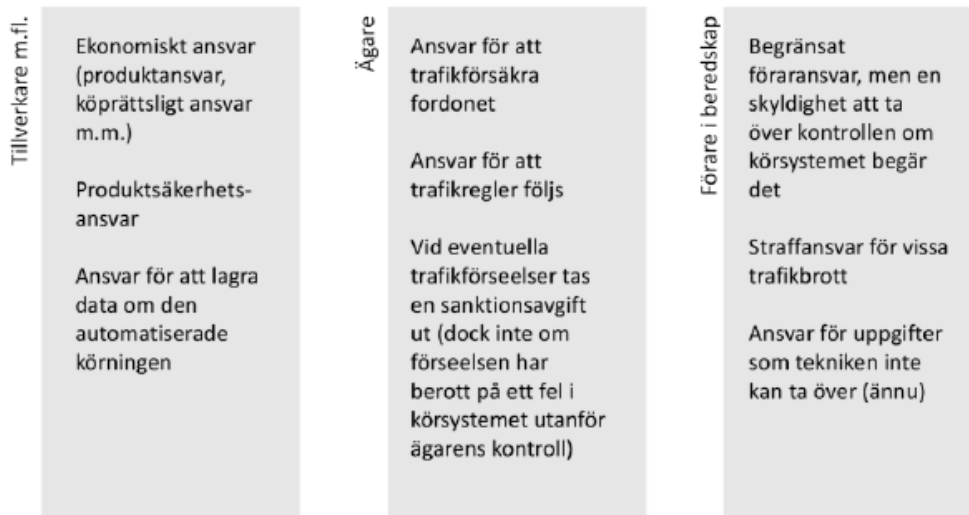
Promemorians förslag

Ansvarsfrågan vid automatiserad körning

- Att införa en ny benämning där *förare i beredskap* är den som aktiverar automatiserad körning eller tar över uppgiften från annan. Uppgiften kvarstår till dess att automatiserad körning inaktiveras eller övertas av annan.
- Anpassning av trafikbrottslagen, som innebär att den i tillämpliga delar ska gälla även för den som fullgör uppgift som förare i beredskap. Därutöver görs justeringar när det gäller användning av handhållen mobiltelefon och skyldigheter vid viltolycka.
- När det gäller fordonsägaren föreslås i betänkandet SOU 2018:16 *Vägen till självkörande fordon – introduktion*, en skyldighet för fordonsägaren att se till att det finns en förare under automatiserad körning. Någon sådan skyldighet för ägaren föreslås inte nu.
- Vidare justeras det i det ovan nämnda betänkandet föreslagna ägaransvaret vid trafikförseelser på så sätt att någon sanktionsavgift inte ska tas ut om trafikförseelsen berott på ett fel i det automatiserade körsystemet utanför ägarens kontroll.
- När det gäller ansvaret för tillverkare med flera föreslås inga förändringar i nuläget, eftersom de nuvarande regelverken i stor utsträckning klarar att möta utvecklingen.
- Förslaget till ansvarsfördelning:

Figur 9.1 Ansvarsfördelning vid automatiserad körning

Roller och ansvar för olika aktörer under automatiserad körning



Regler för att främja användningen av geostaket för vägfordon

Digitalisering av infrastruktur och uppkoppling av fordon ger nya möjligheter. Det möjliggör nya typer av tjänster och system inom transportsektorn, men det skapar även förutsättningar att kunna använda digitala verktyg. Geostakettillämpningar, digital angränsning av ett visst geografiskt område, för vägfordon har använts sen länge av kommersiella aktörer och inom det offentliga som enskilda initiativ i form av avtal eller försök som drivs i projektform. Det kan vara genom frivilliga överenskommelser eller dispenser från lokala trafikföreskrifter. Tester med geostaket, bland annat i



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-12-17

Västra Götalandsregionen, visar att användandet faller väl ut. Bedömningen är att ett brett genomförande förmodligen ligger långt fram i tiden, men att det sannolikt är en förutsättning för en bredare introduktion av att automatisera fordon.

Potentiellt kan användning av geostakettillämpningar för vägfordon innebära att:

- transporter effektiviseras
- växthusgasutsläppen minskar
- trafikbuller i innerstadsområden minskar
- utomhusluften förbättras
- trafiksäkerheten förbättras, särskilt för oskyddade trafikanter
- tryggheten och säkerheten ökar.

Kommersiella aktörer kan använda geostakettillämpningar som ett verktyg redan i dag i den egna verksamheten eller att de ingår avtal med andra. Det finns heller inget som hindrar att offentliga aktörer vid inköp av till exempel kollektivtrafik eller andra transporter ställer funktionskrav i upphandlingar som kan innebära användning av geostakettillämpningar. Det finns inget som hindrar att kommuner ingår frivilliga överenskommelser med företag, exempelvis företag som hyr ut elsparkcyklar inom kommunen, om att använda geostakettillämpningar för fordon.

Förslag till ändringar:

- Nya bemyndigandebestämmelser (i trafikförordningen) för särbehandling av fordon som använder geostakettillämpningar som grund för lokala främjandeåtgärder. Innebär att kommuner får medge avvikelser från förbud mot trafik med fordon för fordon som använder automatiska geostakettillämpningar i sina lokala trafikföreskrifter
- Nya definitioner införs i förordningen om vägtrafikdefinitioner:
 - Med *geostaket* avses en digital avgränsning av ett geografiskt område med villkor för fordon som använder geostakettillämpningar.
 - Med *geostakettillämpningar* avses fordonssystem för anpassning av fordonet i förhållande till ett geostaket.



2021-12-17

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Generella och övergripande synpunkter

Promemorian utgör ett omfattande, genomgående och gediget material som rymmer mycket matnyttig information. Den gör också viktiga, bra och relevanta kopplingar till SOU 2018:16 Vägen till självkörande fordon – introduktion.

Förlösa fordon kommer att få stor påverkan på kollektivtrafiken och på samhället i stort. En studie gjord av WSP på uppdrag av Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik 2020, visar att kollektivtrafikens kostnader kommer att sjunka drastiskt när det inte längre behövs förare för att köra bussar, tåg, spårvagnar och tunnelbanor. Studien visar också, liksom flera tidigare studier, att taxi kommer att ta stora marknadsandelar från traditionell kollektivtrafik när taxibilarna blir förlösa. Utvecklingen av förlösa fordon kan samtidigt komma att befästa den traditionella kollektivtrafikens viktiga roll vad gäller transport av stora resenärsflöden i starka stråk.¹

Ansvarsfrågan vid automatiserad körning

Det får anses troligt att framtiden kommer att innebära att vi i samhället har automatiserade fordon varför det är relevant att ha ett regelverk gällande ansvarsfrågan så snart som möjligt. Erfarenheten visar ju också att tekniksprången och teknikskiften tenderar att komma snabbt och från oväntade håll så att rusta oss för det oförutsedda genom promemorians förslag kan underlätta den här förflyttningen. Svensk Kollektivtrafik stödjer därför promemorians förslag till nya definitioner och uppdateringar av befintliga föreskrifter.

Regelförändringarna som föreslås kan dock komma att påverka dels de av våra medlemmar som kör busstrafik i egen regi och som därför är fordonsägare, dels påverka våra medlemmar om regelförändringarna (på kort sikt) skulle medföra att kostnaderna för att köra trafiken ökar eller minskar, vilket i dagsläget är svårt att sja om.

En fråga som vi också ser behöver ytterligare genomlysning är hur ansvarsfrågan avseende fordonsägarens ansvar som ofta följer med de leasingavtal för fordon som i kollektivtrafikbranschen är vanliga, ska hanteras. Det här är en fråga som också är relevant inom den särskilda kollektivtrafiken där taxinäringen spelar en stor roll och i vilken ägarfrågan för fordonen också är central. Ansvarsfrågan för fordonsägaren vid leasing berörs endast i förbigående i promemorian och skulle behöva belysas närmare anser vi.

Ekonomiskt står kostnadsandelen för förare av fordon i kollektivtrafiken för ca 50 procent av den totala kostnaden för kollektivtrafiken. Med automatiserade fordon där förare i beredskap dessutom finns på distans och inte fysiskt på plats i fordonet skulle den andelen sannolikt kunna sänkas väsentligt och därmed frigöra ekonomiska medel för annat användande inom kollektivtrafiken vilket vi anser vara en positivt följd av att automatisera fordon. Dock vill vi understryka att föraren av dagens fordon har fler uppgifter än att bara framförandet av fordonet. Det kan till exempel handla om resenärsservice och att bidra till en högre upplevd trygghet och säkerhet ombord på fordonet för resenären.

¹ "Förlösa fordon – Utmaningar och möjligheter för kollektivtrafiken", WSP 2020, <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/om-oss/publikationer/rapport-forarlosa-fordon---utmaningar-och-mojligheter-for-kollektivtrafiken---20201013.pdf>



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-12-17

Kollektivtrafikens framtida roll med automatiserade fordon beror även på hur förväntade kostnadsminskningar inom kollektivtrafiken används. Även om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och trafikföretagen väljer att öka utbudet av kollektivtrafik eller sänka biljettpriserna förväntas kollektivtrafikandelen att minska, men valet av strategi avgör hur stor minskningen kommer att bli. Det minskade kollektivtrafikresandet till följd av en överflyttning av resande till privatägda, förarlösa fordon kan leda till ökad trängsel och minskad framkomlighet på vägar och gator, liksom ökade klimatutsläpp. Vilka effekterna slutligen blir beror till stor del på om människor kan tänka sig att resa tillsammans med personer som de inte känner i taxibilar utan förare.

För att få bukt med de utmaningar som samhället står inför när det gäller trängselproblematik, minskad framkomlighet och klimatutsläpp, krävs det att framtida automatiserade fordon också är elektrifierade och delade. Det skulle skapa förutsättningar för privatpersoner att ta klivet från den privatägda bilen till förmån för ett mer resurseffektivt utnyttjande av gemensamma fordonsflottor i samhället, och för att det ska bli verklighet kan det komma att finnas ett framtida behov av nationell styrning och reglering.

En avslutande aspekt som ur kollektivtrafikens synvinkel är en viktig parameter i sammanhanget är människors inställning till att åka i automatiserade fordon. Att kliva in i de självkörande fordon som idag finns tillgängliga i former av mindre enheter som framförs i låga hastigheter i enklare trafikmiljöer är nog tämligen oproblemiskt för flertalet invånare, även om det naturligtvis finns exempelvis trygghetsaspekter för de resande att beakta i såväl lägre som högre hastigheter. Tröskeln kan dock gissningsvis vara högre för fler när det handlar om att sätta sig i ett automatiserat fordon som rör sig i en dynamisk trafikmiljö med fler andra fordon och i högre hastigheter. Viktigt är också att vi har en medvetenhet om att förarens uppgifter så som den är utformad idag, innebär fler arbetsuppgifter än att bara framföra fordonet.

Med detta sagt vill vi peka på att vi tror att förflyttningen från manuellt framförda fordon som vi har idag till automatiserade fordon där ingen förare i beredskap längre finns ombord kommer ske relativt långsamt. En rapport från VTI pekar på att det kommer snarare att ske närmare 2050 än 2030² vilket även vi tror kan vara sannolikt.

² "Framtidsscenarioer för självkörande fordon på väg", VTI 2017, <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1094622/FULLTEXT02.pdf>



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-12-17

Regler för att främja användningen av geostaket för vägfordon

Även här stöder Svensk Kollektivtrafik promemorians förslag. Vi anser att förslagen gör det lättare för kommuner att bevilja undantag för särbehandling av fordon som använder geostakettillämpningar som grund för lokala främjandeåtgärder. Det innebär att kommuner får medge avvikelser från förbud mot trafik för fordon som använder automatiska geostakettillämpningar i sina lokala trafikföreskrifter vilket på olika sätt skulle kunna gynna och underlätta för kollektivtrafiken.

Användandet av geostaket möjliggör också att fordon framförs i enlighet med gällande hastighetsgränser vilket både ökar trafiksäkerheten och minskar miljöbelastningen. En annan positiv effekt av användandet av geostaket är förhindra felkörningar, till exempel genom att förhindra att höga fordon kör in en för låg tunnel eller viadukt vilket kan skapa stor oreda och störningar i trafiken.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD