

**Remissvar**

Utfärdat 2021-12-14

Diarienummer 07038/21

Handläggare: Mikael Ivari

Telefon: 031-368 25 70

E-post: mikael.ivari@trafikkontoret.goteborg.se

Synpunkter på remiss ”Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 28:2021)”

Göteborgs Stad har blivit inbjudna att lämna synpunkter på promemorian, Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 28:2021). Stadsledningskontoret har på kommunstyrelsens vägnar översänt remissen till Göteborgs Stad Trafikkontoret för direkt besvarande till Näringsdepartementet. Som underlag till yttrandet har Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stads Parkering AB samt Business Region Göteborg erbjudits att inkomma med synpunkter.

Allmänt

Göteborgs Stad ser positivt på utvecklingen av automatiserade fordon och de möjligheter den nya tekniken ger att skapa attraktiva och hållbara städer. Etableringen av ett juridiskt ramverk är ett viktigt steg på väg i utvecklingen av framtidens transportsystem. Göteborg stad är också sedan länge en aktiv part när det gäller att utveckla nya digitala lösningar för att skapa ett mer effektivt, säkert och hållbart transportsystem. Genom utvecklingen och införandet av geostaket för specifika användningsområden så kan vi realisera nyttor i transportsystemet redan idag, samtidigt som vi bygger kunskap och kapacitet för att bli en kompetent regelgivare i framtidens allt mer digitaliserade transportsystem. Utvecklingen av det digitaliserade transportsystemet kommer bli en viktig förutsättning för en effektiv, säker och hållbar introduktion av automatiserade fordon och nya mobilitetstjänster.

Ansvarsfrågan vid automatiserad körning

Trafikkontoret har sedan tidigare inkommit med synpunkter på SOU 2016:28, Vägen till självkörande fordon. Där gjorde trafikkontoret bedömningen att förslaget till ansvarsfördelning mellan förare och det automatiska körsystemet skulle komma att ställa stora krav på utformningen av gränssnittet mellan människa och maskin och efterlyste ett mer utvecklat resonemang kring ansvarsfördelningen mellan förare och fordon. Trafikkontoret lämnade också

synpunkter på SOU 2018:06, Vägen till självkörande fordon – Introduktion, där förslag till ny lag för automatiserad fordonstrafik var en del av utredningen. I sitt svar på remissen konstaterade trafikkontoret bland annat att det i praktisk tillämpning kan vara svårt för den enskilde individen att förstå sin förarroll i de olika sammanhangen och att ett underlåtande av att ta över kontrollen kan medföra mycket stora trafiksäkerhetsrisker.

Utvecklingen internationellt har kommit betydligt längre sedan 2018, inte minst inom UNECE¹. I föreliggande utredning förs ett mer utvecklat resonemang kring ansvarsfördelningen vid automatiserad körning och det nya begreppet förare i beredskap införs. Trafikkontoret ser positivt på den utvecklingen.

I förslaget till lag om ändring i lagen om automatiserad fordonstrafik 5§ föreslås att en förare i beredskap ska kunna "... utan dröjsmål ta kontroll över körningen och föra fordonet manuellt. En förare i beredskap ska också under automatiserad körning vara beredd att med den skyndsamhet som situationen kräver även i övrigt vidta de åtgärder av betydelse för trafiksäkerheten som det automatiserade körsystemet begär". I dagsläget saknas av naturliga skäl en praxis för vad "utan dröjsmål" och "den skyndsamhet som situationen kräver" kan komma att innebära. I stället förs i utredningen ett väl utvecklat resonemang om intentionerna med förslaget. Bland annat redovisas den av UNECE beslutade förordningen om enhetliga bestämmelser för godkännande av fordon utrustade med ALKS (Automated Lane Keeping System). Där stadgas det att om föraren inte svarar på en övergångsbegäran så ska systemet inleda en riskminimeringsmanöver för att så säkert som möjligt avsluta färden. En sådan manöver ska tidigast ske 10 sekunder efter att systemet begärt en övergång. Som trafikkontoret uppfattar förslaget innebär det att framtida bestämmelser från UNECE kommer få stor betydelse för utvecklingen av praxis.

Underlåtenhet att utan dröjsmål ta över körningen kan förutom att äventyra trafiksäkerheten också påverka trafiken negativt på andra sätt. Genom att inkludera "förare i beredskap" i lagen om straff för vissa trafikbrott 2§ kan beteenden som onödigtvis hindrar trafiken minskas. Trafikkontoret delar den uppfattningen och ser också positivt på de övriga förslagen till ändringar i lagen om straff för vissa trafikbrott.

Trafikkontoret ser också förslagen till ändringar i lagen om alkoholutandningsprov, lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken samt jaktförordningen som naturliga till följd av den nya lagen om automatiserad fordonstrafik.

I förslag till ändring av lagen om vägtrafikdefinitioner införs en definition av "Automatiserat fordon" som "Ett motordrivet fordon eller en cykel som kan föras av ett automatiserat körsystem". Överväganden och motiv för att inkludera cykel redovisas inte. Trafikkontoret noterar att då 4 § i lagen om straff för vissa

¹ UNECE – United Nations Economic Commission for Europe, [Road Transport | UNECE](#)

trafikbrott också föreslås omfatta ”förare i beredskap” så innebär det att en cyklist med en alkoholkoncentration på mins 0,2 promille i blodet och som nyttjar ett automatiskt körsystem gör sig skyldig till rattfylleri, vilket inte hade varit fallet ifall cyklisten hade framfört cykeln manuellt.

Främja användningen av geostaket för vägfordon

Trafikkontoret har varit aktiv i utvecklingen och användningen av geostaket sedan 2015 och har en bred erfarenhet av såväl olika tekniska lösningar som olika användningsfall. Kontoret ser många potentiella användningsområden för tekniken och är positivt inställd till de nationella initiativ som tas i syfte att stödja utvecklingen av digital regelgivning i allmänhet och att ge kommunerna nya tillämpningsmöjligheter i synnerhet.

Då det i dagsläget saknas en juridisk definition av begreppet geostaket så inför utredningen två nya begrepp, geostaket och geostakettillämpningar, som har ambitionen att reglera en företeelse snarare än en teknisk lösning. Trafikkontoret tycker att det är en bra lösning. De föreslagna definitionerna av dessa begrepp i förordningen om vägtrafikdefinitioner är föredömligt koncisa.

Göteborgs Stad har idag, liksom övriga kommuner, redan möjlighet att nyttja tekniken genom att till exempel ställa krav i samband med upphandling av varor eller tjänster, genom frivilliga avtal eller överenskommelser, vilket utredningen också konstaterar. När det gäller dispensgivning från trafikföreskrifter för fordon som använder geostakettillämpningar är läget mer komplicerat. Utredningen för ett bra resonemang utifrån ett antal dispensfall men nöjer sig med att konstatera att det ”...under vissa förutsättningar...” bör vara möjligt. Här vore det önskvärt med en precisering för att på ett tydligare sätt klargöra tillämpningsområdena.

Det som tidigare har saknats och som utredningen nu föreslår är möjligheten för kommuner att främja användningen av geostaket vid lokal trafikreglering. I utredningen drar man slutsatsen att det är osäkert om det finns behov av annan prioritering eller särbehandling av fordon vid trafikreglering annat än genom att föreskriva om avvikelser från förbud mot fordonstrafik. Trafikkontoret delar inte den uppfattningen. Att endast medge prioritering genom att föreskriva om avvikelser mot förbud mot fordonstrafik ger en onödig begränsning av möjliga användningsfall, vilket också riskerar att kraftigt begränsa det önskade främjandet av tekniken.

Utredningen föreslår att trafikförordningen 10 kap 2 § kompletteras med textstycket ”Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon som meddelas av en kommun för en viss väg, viss vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område får avvika för fordon som använder automatiska geostakettillämpningar”. Trafikkontoret anser att kravet på automatisk tillämpning är bra men ifrågasätter det begränsade tillämpningsområdet. Genom att istället inkludera fordon som använder automatiska geostakettillämpningar i första

stycket 10 kap 2 § skulle en helt annan flexibilitet kunna uppnås när det gäller tillämpningsområden.

Ett annat potentiellt användningsområde för geostaket är miljözoner.

Trafikkontoret har i ett flertal utvecklingsprojekt demonstrerat användningen av såväl statiska som dynamiska miljözoner där hybridfordon automatiskt går över till eldrift. Ett hinder för ett brett införande av tekniken är att när det gäller hybridfordon så är det endast tunga bussar och tunga lastbilar som tillåts i miljözon 3. Genom att inkludera fordon som använder automatiska geostaketillämpningar i trafikförordningen 4 kap 22d § skulle såväl användningen av geostaketillämpningar som hybridfordon kunna främjas.

När det gäller tillämpningen av föreskriften om förbud mot trafik med fordon enligt 10 kap 2 § förefaller det också vara oklart huruvida det geostaket som den automatiska geostaketillämpningen nyttjar behöver vara relaterad till det specifika undantaget eller inte. Trafikkontoret anser att en tydlig koppling mellan regel och undantag är önskvärd och nödvändig. Om kopplingen är otydlig riskerar det att strida mot likställighetsprincipen.

Utredningen anser inte att det ska ställas krav på återkoppling och uppföljning av systemet då dessa system anses vara mindre vanliga. I utredningen anges att man har haft begränsade resurser för att närmare kunna undersöka hur förutsättningarna ser ut avseende att kunna ställa sådana krav. Trafikkontoret anser att återkoppling och uppföljning är en central fråga för en framtida större introduktion av geostaket och efterlyser en fördjupad studie för att klarlägga förutsättningarna.

En annan grundläggande faktor för ett brett genomförande av geostaket är tillgången till kvalitetssäkrade data. Trafikkontoret delar utredningens uppfattning om att det behöver utvecklas processer och rutiner för produktion, förvaltning och utbyte av data för att minska risken för avvikelser. Den ökade automatiseringen av transportsektorn kommer att skärpa dessa krav ytterligare.

Kristina Lindfors

Trafikdirektör