

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
Diariennr: I2021/02570

Vår ref.
SF/KM

Stockholm
2021-12-20

Remissvar Ansvar vid automatiserad körning och samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, I2021/02570

Maskinentreprenörerna Sverige AB (ME) har getts möjlighet att besvara remissen. Trafiksäkerhet är ett viktigt område för vår organisation då våra medlemsföretag ofta utför arbeten i form av nybyggnad, renovering, underhåll och drift i trafikmiljö på våra vägar, gator och torg. ME är positiva till ökad trafiksäkerhet i en vägmiljö där alla motordrivna fordon beaktas och samexisterar – arbetsmaskiner i form av motorredskap eller traktorer i samma miljö som motorfordon. För oss är det också viktigt att även de som rör sig oskyddat i trafiken, oavsett om det är fotgängare eller vägarbetare, omfattas av perspektiven vid införande av ny teknik och därtill kommande lagstiftning.

Sammanfattning

ME anser att föreslaget regelverk avseende ansvar vid automatiserad körning är bristfälligt på följande punkter:

- Konsekvensanalysen för näringsidkare är bristfällig
- Systemets prestanda och specifikation är ett tillverkaransvar
- Förare i beredskap är alltid ansvarig förare
- Lagstiftning om ansvarsfrågor behövs inte så tidigt som 1 juli 2022

Det här omfattar inte bara privatbilister

Som redan har framförts i tidigare remissvar på SOU 2018:16 från flertalet organisationer så ställer sig även Maskinentreprenörerna kritiska till att införa ett ägaransvar för förseelser mot trafikregler som sker under automatiserad körning. Utgångspunkten för kritiken från ME grundas i att perspektivet som funnits i SOU och denna promemoria är ur konsumentens vinkel, och det skydd mot fel på produkter som en konsument har genom konsumentköplag, produktsäkerhetslag mm. Det ger möjlighet för en privat fordonsägare att vända sig mot sin fordonstillverkare/leverantör och hävda sin rätt vid brister som kan hänföras till fel på produkten.

De näringsidkare/företagare som ME företräder, åtnjuter inte alls samma skydd som en privatkund mot fabriktionsfel eller mjukvarufel på produkter. Som näringsidkare är reklamationstiden för en köpt produkt 2 år enligt köplagen, som dessutom är dispositiv.

Eventuella garantier är helt frivilligt från säljaren om det inte finns andra villkor från tillverkaren som överförs till slutkund.

Det faktumet, och att ägaransvaret kopplas till sanktionsavgift där ingen rättslig prövning eller utredning först klargör orsak och ansvarsfråga, riskerar att ge en näringsidkare som fordonsägare en synnerligen svag position för att få en tillverkare att ta ansvar för fel i det automatiserade körsystemet som ligger utanför fordonsägarens kontroll.

Promemorian framför i sina kommentarer till författningar avseende sanktionsavgift att:

*Den myndighet vars uppgift det är att besluta om sanktionsavgiften har bevisbördan för att det finns förutsättningar att besluta om avgiften. Myndigheten måste för att besluta om en avgift ha tillräckligt med underlag för att kunna konstatera att det objektivt har skett en överträdelse av någon av de utpekade bestämmelserna i trafikförordningen och att överträdelsen inte har berott på ett fel i fordonets automatiserade körsystemet utanför ägarens kontroll. **En utredning från tillverkaren om det senare kan som regel godtas.***

Det är naturligtvis helt otänkbart att som enskild fordonsägare eller som fordonsägare i form av näringsidkare på något sätt kunna hävda sin sak mot tillverkaren i ett sådant fall. I princip ersätts polis och åklagare av en partisk aktör.

Förar- och tillverkaransvar kontra ägaransvar

Remissvaren på betänkandet SOU 2018:16 om självkörande fordon på väg visade att en mängd remissinstanser, var helt eller delvis emot införande av ägaransvar vid automatiserad körning. Det handlar om motororganisationer, fordonstillverkare, högskolor, universitet, Advokatsamfundet, Arbetsmiljöverket, Trafikanalys, Polismyndigheten, försäkringsbranschen, åkeriföretag med flera. Utredaren har inte tagit till sig de synpunkter som framförts.

Det svenska samhället genomsyras av uppfattningen att den som begår en straffbar handling också är den som ska ställas till svars. Utredningen vill ändra på detta genom att dels göra vissa trafikbrott till förseelser, dels införa sanktionsavgifter för fordonsägaren för dessa förseelser. Man hänvisar till ägaransvar i andra länder men nämner inte de nationella utredningar med förslag om införande av ägaransvar som förkastats av riksdagen.

Ansvar för prestandan av ett automatiserat system för framförande av fordon ligger hos tillverkaren. Ändras trafikreglerna på något sätt (tillfälligt sänkt hastighet på en sträcka eller införande av en ny vägskyltssymbol som exempel) så måste tillverkaren av systemet hantera det. Om tillverkaren inte kan hantera det, och en trafiköverträdelse sker av den anledningen är det fel att fordonsägaren ska ha ansvar för det.

Precis som idag ska ägaren vara ansvarig för att hålla fordonet i gott och kördugligt skick i enlighet med lagar och regler. Om automatiserade fordon i trafik är bristfälliga ska de precis som alla andra fordon underkännas vid besiktning och åläggas ny kontroll. Det må ligga på fordonsägarens ansvar att hålla trafikförsäkring och utföra besiktning mm, men även här ligger ett ansvar för den förare som kör fordonet att kontrollera att fordonet uppfyller alla krav för att framföras i trafiken. Upptäcks brister vid en vägkontroll (ex felaktig belysning, förande av fordon med körförbud mm) är det föraren som står som ansvarig och får en bot i de fall det finns lagstöd för det.

Den enda rimliga slutsatsen är att det är tillverkaren av systemet för automatiserad körning och den mjukvara som finns som i första hand har ansvaret för hur systemet följer gällande trafikregelverk. Kan det påvisas att systemet på något sätt påverkats, manipulerats eller på annat sätt bragts ur funktion av ägaren, föraren eller annan som kan ha påverkat systemets funktion utanför tillverkarens kontroll får de i sin tur rikta krav mot denne.

Det är därför fundamentalt att lagstiftningen tydligt definierar vilket ansvar som faller på ägare, förare, tillverkare och återförsäljare eller annan i olika sammanhang.

Förare i beredskap är alltid förare med ansvar

Förslaget innebär att automatiserade fordon som huvudregel ska ha en behörig förare, det vill säga en person som aktiverar den automatiserade körningen eller tar över körningen där automatiserad körning inaktiveras. Förare (i beredskap) är skyldig att ta över körningen om fordonets körsystem begär det och om fordonet är konstruerat så att det inte kan lösa uppgiften på egen hand. Det kan liknas vid systemen för autopilot inom flygbranschen där piloten har ansvar för det som händer även under autoflygning, och skyldig att ingripa om fara uppstår.

Promemorian säger att en förare inte ska vara ansvarig för de uppgifter som det automatiska körsystemet utför under automatiserad körning, då föraren enligt utredaren inte har något övervakningsansvar. Det skiljer markant från ansvarsfrågan inom flygväsendet där piloten alltid är ansvarig oavsett om planet framförs manuellt eller i autoläge.

Utredningen anger inte heller tydligt om förare i fordon med automatiserad körning ska ingripa om de upptäcker att något kommer att ske, eller ska de inte ingripa och ”lita på systemet”. Om de ingriper och det ändå uppstår en olycka eller förseelse (kör mot rött ljus, stannar inte vid stopp-plikt eller liknade) är det beroende på att föraren ingripit eller ingrep denne för sent?

Det behövs inte lagar juli 2022

Trots många oklarheter i tekniken kring autonoma fordon, föreslås promemorians lagförslag träda ikraft redan 1 juli 2022. ME anser att det är för tidigt att i det här läget genomföra nationell lagstiftning, utan att förslaget istället återremitteras och behandlas när tekniken testats inom ramen för försöksverksamheten och dess funktionalitet/säkerhet är definierad. Då kan ansvarsfrågorna fördelas. Här finns även anledning att följa det arbete som påbörjats inom EU för en enhetlig lagstiftning och ansvarsfördelning.

Motiv till sanktionsavgift och dess storlek

Utredaren föreslår en sanktionsväxling för trafikförseelser som sker under automatiserad körning och menar att ägaren ska åläggas att betala en sanktionsavgift som ungefär motsvarar de böter som en förare skulle ha fått betala för motsvarande trafikförseelse.

De belopp som nämns i utredningen är hisnande. Om ett företag äger fordonet ska sanktionsavgiften vara mellan 1 000-50 000 kronor. Det är betydligt högre än bötesbelopp för de flesta trafikbrott. Förklaring till detta är att sanktionsavgiften ska sättas i proportion till överträdelsens karaktär samt till företagets ekonomiska bärkraft.

Om syftet med sanktionsavgift är att motverka fusk eller att på något sätt tillskansa sig fördelar genom att manipulera det system som kör fordonet så kan sanktionsavgift vara ett verktyg för att stävja det beteendet. Men då måste det klart framgå att förseelsen beror på just det, och att det funnits uppsåt. Här bör en omvänd bevisbörda åläggas fordonstillverkaren som måste visa att fordonsägaren inte uppfyllt sitt åtagande om service, uppdateringar eller påverkat systemet.

En fordonsägare måste därför omfattas av samma rättssäkerhet som andra medborgare, alltså att denne anses vara oskyldig tills något annat kan bevisas.

ME har ingen synpunkt på sanktionsavgifternas storlek om de riktas mot fordonstillverkare utifrån deras produktansvar. Som jämförelse kan exempelvis nämnas VW och det som populärt benämns "Dieselgate". Vore det rimligt att primärt påföra ägarna av dessa bilar en sanktionsavgift för att motorerna har för höga avgasemissioner?

Enligt Förslag till (lag 2019:000) om automatiserad fordonstrafik 5 Kap. 1§ så ska sanktionsavgift gälla för varje ny påbörjad färd om fordonet under automatiserad körning inte följer de bestämmelser som anges i 4 Kap, 1§

Det förefaller rimligt att fordonet ändå får köras i manuellt läge (föraren har återtagit kontrollen) utan påförande av ny sanktionsavgift till dess orsaken till överträdelsen åtgärdats av ägare eller tillverkare. Återaktivering av automatiserat läge måste i sådant scenario vara ett ansvar som helt läggs på föraren, och inte rendera ännu en sanktionsavgift.

Ägarens ansvar bör därför rimligen sträckas till att åtgärda eventuella fel i körsystemet som orsakat trafikförseelsen, och att fordon som inte är trafiksäkra beläggs med körförbud i automatiserat läge till dess felet/systemet är åtgärdat.

Lagring av data och cybersäkerhet

Utredningen presenterar inga lösningar på dessa problem utan hänvisar dels till att det inte ingick i uppdraget, dels till kommande internationella regelverk. Detta är frågor som bör lösas innan den föreslagna lagstiftningen träder ikraft. I det här sammanhanget måste de frågor om personlig integritet, personuppgiftsbehandling mm beaktas som uppstår när näringsidkare/ företag har anställd personal som framför fordonen.

Förslaget om geostaket

ME anser att geostaket kan bidra till ökad trafiksäkerhet om införandet sker i samråd med trafikanter och väghållare. Här finns även möjligheter att motverka fordonsstölder generellt, inte bara för att motverka obehörigt framförande i de syften som nämns i promemorian. Varje fordontyps unika egenskaper måste dock beaktas. Væghållnings-/underhållsfordon får i sin tjänst framföras i strid mot vissa regler i Trafikförordningen och kan ha undantag mot lokala föreskrifter för att utföra exempelvis snöröjning i stadsområden eller i kollektivtrafiksfält. Om Geostaket kan hantera den typen av undantag ser inte ME anledning att kommentera det området närmare just nu.

Dock, återigen, tekniken är i sin linda och även i fallet med regelverk med Geostaket bör harmoniserade regler tas fram gemensamt inom EU.

Källförteckning:

1. Safer Roads with Automated Vehicles, Corporate Partnership Board Report, 2018 (bl a Anders Lie, Trafikverket, Philip King, Volvo Car Corporation och Peter Kronberg, Volvo Group).

Med vänlig hälsning
Maskinentreprenörerna

Maskinentreprenörerna (ME) är bransch- och arbetsgivarorganisationen för maskinentreprenörer. ME företräder och stödjer medlemmarna och arbetar för branschens utveckling. Vi verkar för fri företagsamhet och en sund marknadsekonomi och bevakar och påverkar bransch- och arbetsmarknadspolitiska frågor.

ME är remissinstans i branschaktuella ämnen och är en del av Svenskt Näringsliv. ME har drygt 4 000 medlemsföretag (både stora och små) med 20 000 medarbetare. Medlemsföretagen utvecklar genom sina tjänster samhällets infrastruktur. Företagen syns varje dag när de utför sina uppdrag för stat, kommun, företag och privatpersoner.