

## **Yttrande om Ds 28 2021, Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, I2020/02858**

### ***Sammanfattning***

Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter kallad för Transport) har via remiss I2020/02858 beretts möjlighet att avge synpunkter på förslag om ansvarsfrågan vid automatiseras körning samt regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket. Promemorian innehåller förslag som är uppdelad i två delar. Dels att överväga ansvarsfördelning vid automatiserad körning. Dels att överväga regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket för vägfordon.

### ***Förbundets generella synpunkter***

Transport är över lag positiva till de förslag som står i promemorian. Automatisering av fordon kan vara en del av lösningen till de många dödsolyckor som sker i trafiken och som i allra högsta grad berör våra medlemmar. Därför är det också viktigt att ansvarsfördelningen utreds.

### ***Automatiserade fordon***

#### ***En ny förarroll – förare i beredskap***

Transport ställer sig starkt emot att en ny förarroll – förare i beredskap – införs. Dels för att begreppet i sig kan skapa förvirring. Begreppet ”i beredskap” har i dag olika betydelser och tillhörande regleringar beroende på yrke och bransch (exempelvis räddningstjänstpersonal i beredskap). Dels för att undvika att ändra på begrepp och ord i befintlig lagstiftning, och för harmonisera med rådande lagstiftning i så hög utsträckning som möjligt. Transport ser att begreppet ”förare” är kvar.

Transport är positiva till förslaget att automatiserade fordon som huvudregel ska ha en behörig förare även vid automatiserad körning, och att denne person ska ha behörighet enligt rådande bestämmelser kring körkort. På sikt kan det även vara bra att se över en ny körkortsklass för förare som kör/ser över automatiserade fordon.

### *Skyldigheter för en förare i beredskap<sup>1</sup>*

Transport är positiva till att föraren inte ansvarar för hur det automatiserade körsystemet utför sina uppgifter under automatiserad körning. Det är däremot svårt att redan nu ta ställning till vilka andra, sekundära, aktiviteter som föraren får ägna sig åt i samband med den övervakande körningen, eftersom de är ospecificerade.

Vidare är Transport positiva till att föraren har en generell skyldighet att ingripa i en nödsituation vid automatiserad körning. Dock är det svårt att uttala sig mer än så, eftersom begreppen ”utan dröjsmål” och ”den skyndsamhet som situationen kräver” inte är vidare specificerade.

Det är även positivt att användandet av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning, genom att hålla den i handen, inte ska vara tillåtet vid villkorad automatiserad körning. Transport tycker att förslaget även ska gälla för högre nivåer (4–5) av automatisering.

Transport är positiva till att även förare som befinner sig på avstånd, och inte är på samma fysiska plats som fordonet, måste anmäla en viltolycka. Dock har promorian uttryckligen inte behandlat sådana fjärrstyrande förare. Denna aspekt bör därför utredas vidare.

Transport håller med om att förare av automatiserade fordon liksom andra förare bör ansvara för sådana uppgifter som ett automatiserat körsystem inte kan utföra (ännu). Som att se till att alla (inte bara barn) har rätt skyddsutrustning, att fordonet är rätt lastat och att vissa åtgärder tas efter olycka.

### *Ansvar enligt trafikbrottslagen och brottsbalken*

Transport tycker att det är bra att det ska finnas ett straffansvar när föraren underlåter att ta kontroll över körningen och föra fordonet manuellt om det automatiserade körsystemet begär det. Det här visar på att det är av yttersta vikt att redan nu specificera vilka de sekundära

---

<sup>1</sup> Transport har använt den rubrik som finns i promemorian, men är alltså starkt emot att begreppet ”i beredskap” ska användas.

uppgifterna kan vara för en förare som förväntas ta över en eventuell körning, och som är utan dröjsmål.

Transport är positiv till att anpassa reglerna i lagen om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen), förutsatt att förrarollen fortfarande beskrivs som ”förare” och inte ”förare i beredskap”.

Transport instämmer i utredningens bedömning att brottsbalksbrott som förekommer i trafik med en manuell förare även kan aktualiseras vid automatiserad körning, samtidigt som föraren under automatiserad körning inte är ansvariga för den körningen.

Transport instämmer i bedömningen att det inte bör införas någon generell skyldighet att ingripa i en nödsituation vid automatiserad körning. Transport ser dock att det fortfarande kan förekomma situationer som ligger i en gråzon. Vad händer i en situation där fordonet bitt föraren ingripa, och där föraren faktiskt ingriper, men där situationen trots det inte går att lösa och därmed orsakar olycka? Är föraren då skyldig till olyckan eftersom fordonet begärt att föraren tar över? Det här bör utredas.

#### *Ansvar för fordonets ägare*

Transport är även positiva till att ansvarsfördelningen ligger hos arbetsgivaren/ägaren till fordonet när fordonet inte används av någon förare. Det är därför bra att fordonsägaren i första hand är ansvarig för att trafikregler följs under automatiserad körning. I förlängningen behöver även tillhandahållen AI för fordonet ha någon sorts ansvar. Transport är dock nöjda med att det inte kan vara förarens ansvar vid automatiserad körning.

#### ***Geostaket***

Transport är positiva till att det tas fram regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket. Vår grundläggandehållning är att det inte ska vara föraren som är nyckeln till fordonet, men att ansvarsfördelningen behöver ses över. Till exempel i de situationer där föraren tvingats att agera, eller inte kunnat agera, och där geofencingen orsakat olyckor eller brist på kontroll över fordonet. Hos vem ligger ansvaret vid incident som skett på grund av geostaket? Vidare måste ändamålsglidningar för användandet av geostaket och GPS regleras. Dessa tekniker ska inte användas för att direktövervaka eventuell förare och dennes arbetsprestation. Hur en sådan direktövervakning skulle harmoniseras med gällande lagstiftning

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)  
I2020/02858

och författningar inom arbetsmiljöområdet är högst oklart. Starkt styrt arbete samt direkt övervakning av arbetsprestationer är inte god arbetsmiljö och kan ge dåliga psykosociala konsekvenser för arbetstagaren i form av stress och sjukskrivning.

Stockholm den 2 december 2021

## **SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET**

Tommy Wreeth  
*Förbundsordförande*

Sirin Celik  
*Föredragande*