



Teknikföretagen

2018-08-31

Pär Hermerén
par.hermeren@teknikforetagen.se
08-782 09 72

Till:

n.registrator@regeringskansliet.se

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande avseende SOU 2018:16 Vägen till självkörande fordon, N2018/01630/MRT

Teknikföretagen lämnar härmed sitt yttrande på slutbetänkande från utredningen om självkörande fordon på väg. Utredningen är omfattande och tar upp mycket relevanta frågeställningar, samt lämnar flera betydande förslag.

Yttrandet kommenterar både en del övergripande synpunkter och några mer konkreta formuleringar i de föreslagna lagtexterna.

Om utredningen

Teknikföretagen är positiva till utredningens arbete som kännetecknats av öppenhet och god samverkan med berörda parter. Arbetet har bedrivits på ett förtroendeingivande sätt, och har genom adekvata val av både avgränsningar och kategoriseringar lämnat ett förslag som lägger en god grund för det fortsatta arbetet.

Övergripande synpunkter

Utvecklingen av autonoma fordon utgör tillsammans med elektrifiering och digitalisering av transportsektorn en spännande utmaning som också rymmer stora möjligheter. Dels är det en utveckling som kan användas för att effektivisera transporterna ur många perspektiv (miljö, säkerhet, spatial planering, tidsvinster, logistik) och dels är det en del av en växande och global marknad där bland annat fordons-, mjukvaru- och kommunikationsindustrin är av stor betydelse.

Mot bakgrund av det är det självklart att Sverige behöver en modern lagstiftning som kan hantera båda dessa aspekter av utvecklingen, och som dessutom kan hantera en verklighet där förutsättningarna kommer att ändras genom utvecklingen av både teknik, värderingar och beteenden.

Allmänt

Teknikföretagen ställer sig positiva till de generella möjligheter som genom förslaget ger till både test, demonstration och introduktion av autonoma fordon.

Samtidigt finns ett behov av att skapa rätt förutsättningar för en integration av autonoma fordon i hela transportsystemet, samt en kontinuerlig kompetensutveckling. Därigenom kan nyttan av automatisering uppnå störst nytta.

Teknikföretagen
Box 5510, 114 85 Stockholm
Storgatan 5, Stockholm
Telefon 08-782 08 00
Fax 08-782 09 00
www.teknikforetagen.se

Det är också viktigt att se de kopplingar som finns till planarbete och investeringar i bland annat kommuner och landsting. Inte minst hos dessa aktörer finns en stark drivkraft för att utveckla en bättre miljö, ökad effektivitet och en bättre livskvalitet för medborgarna.

Liksom i utredningens arbete är det även framöver avgörande att ha en bred förankring gentemot samhällets intressenter inom området. På samma sätt kommer den internationella samordningen och arbetet för ett enhetligt regelverk att bli viktigt framöver.

Regleringen - generellt

Regleringar som rör autonoma fordon behöver utformas på ett teknikneutralt sätt och inte utgå från antaganden om tekniska lösningar.

Ansvarsfrågan är central i lagstiftningen för att undanröja osäkerheter och göra det möjligt för marknadens aktörer att ingå avtal och skapa nya affärsmodeller. Samtidigt är det liksom i frågan om teknikneutralitet viktigt att inte skapa onödiga inlåsningar som hindrar en utveckling på marknaden som vore gynnsam i förhållande till de nyttor som introduktionen av autonoma fordon kan leda till.

Regleringen – specifika frågeställningar och kommentarer **Lag 2019:000 om automatiserad fordonstrafik**

En viss (praktisk) osäkerhet kring lagstiftningen gäller sådana uppgifter som det automatiserade fordonet inte (ännu) kan utföra, såsom att bälta barn under 15 år och säkra last. Under "1. Förslaget i korhet", sid 31 hänvisas detta ansvar till föraren. Den föreslagna författningens kap 2. är däremot inte helt tydlig här. Vad gäller då föraren befinner sig utanför, eller på distans från, fordonet? Är det i det läget fortfarande föraren eller ägaren (alternativt användaren) som är ansvarig?

I 2 kap. 4§ hanteras ägarens ansvar för att fordonets förande under automatisk körning sker enligt gällande bestämmelser. För att det ska fungera fullt ut krävs att även infrastrukturen är anpassad och smart nog att kommunicera med fordonet. En fråga väcks här hur detta behov kommer att säkerställas.

I 2 kap. 5§ samt i 4 kap. 2§ talas om situationer där fordonet ska kunna lösa uppgifter "på annat sätt". Det är i båda fallen viktigt att klargöra att dessa andra sätt fortfarande måste vara trafiksäkra.

Kameraövervakningslagen 2013:460

Utredningen lämnades innan den nya Kamerabevakningslagen trädde i kraft den 1 augusti 2018, men en fråga är om hänvisningen nu istället bör peka på den nya lagen.

I 10§ uppges att tillstånd till kameraövervakning inte krävs vid bevakning som sker med en kamera som för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande.

Teknikföretagen påpekar att ett autonomt fordon kan kräva fler än en kamera och att lagstiftningen inte bör begränsa detta.



Teknikföretagen

Arbetet framöver

Samverkan mellan olika aktörer och intressenter i samhället kommer att bli viktig i det fortsatta arbetet. Internationellt bör Sverige arbeta aktivt, och i samverkan med fordonsindustrin, för enhetliga regleringar. Det kan lägga grunden för att öka möjligheterna för svensk export av innovationer på området.

Infrastrukturen måste anpassas för fordonens fulla nytta och hela transportsystemet behöver vara anpassat för en ökad automatisering generellt. Utvecklingen går fort, och det finns en risk att långsiktiga planeringar som infrastrukturplanen inte i tillräcklig grad tar hänsyn till den för att ha ett transportsystem på plats som ligger i tiden och är anpassat för de krav som ställs på det inom en snar framtid.

Kommuner och landsting kommer att vara viktiga aktörer vid investeringar och implementering av en del autonoma lösningar. De kommer med största sannolikhet behöva stöd för kompetensuppbyggnad för kunskap och förståelse vid upphandlingar för långsiktiga investeringar. Ett kunskapsstöd vid innovationsupphandling för att våga ta höjd, samt regelverk kring detta behöver säkerställas för att kunna visa upp de lösningar som kan bli avgörande för ökad säkerhet och minskad miljöpåverkan i transportsystemet. Sverige som världsutställning (uttrycket lånat från infrastrukturministern) är en god idé, men den kräver ett enhetligt handlande och samordning mellan många intressenter och även mellan politikområden.

Sammanfattningsvis ser Teknikföretagen stora möjligheter med utvecklingen av autonoma fordon. Teknikföretag i Sverige har en hög kompetens och stora möjligheter att med både varor och tjänster bidra till utvecklingen av hållbara transportsystem i många delar av världen.

Utredningen tar själv upp behovet av ett fortsatt arbete och en fortsatt dialog med civilsamhället. Teknikföretagen håller som framgått med om det och bistår självklart i detta.

Med vänlig hälsning

Teknikföretagen

Pär Hermerén, ansvarig Energi och Transport