

Kontaktpersoner i detta ärende:

Mårten Johansson
070-671 13 85
marten.johansson@akeri.se
John Woxström
070-936 07 99
john.woxstrom@akeri.se

Näringsdepartementet
Enheten för marknad och regelverk
på transportområdet
103 33 STOCKHOLM

n.registrator@regeringskansliet.se
marija.grekovska@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på N2018/01630/MRT: SOU 2018:16, Vägen till självkörande fordon – introduktion

Sveriges Åkeriföretag är med drygt 6 000 åkeriföretag och 36 000 fordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag bejakar åtgärder som medverkar till att automatiserad körning blir möjligt. Detta innebär att vidta åtgärder så att försöksverksamhet tillåts, nya definitioner fastställs, nya lagar införs, infrastruktur utvecklas och att reglerna i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och kameraövervakningslagen anpassas för automatiserad körning.

I det fortsatta arbetet med nödvändiga åtgärder för automatiserad körning vill Sveriges Åkeriföretag initialt att observationer och förslag enligt följande också beaktas. Sveriges Åkeriföretag medverkar gärna med synpunkter i det fortsatta arbetet.

Möjliga effekter och förslag till prioriteringar

Lag eller förordning

Den tekniska utvecklingen av så kallade självkörande fordon, det som i lagförslaget kallas automatiserad fordonstrafik, kommer att ske mycket snabbt. Olika tekniska lösningar kommer att prövas och förkastas. Men dessa tekniska lösningar måste kunna prövas och användas i praktiken. Sveriges Åkeriföretag anser att det i och för sig är viktigt att denna utveckling regleras, inte för att hämma utvecklingen utan för att främja den. Det uppstår då ett dilemma när den tekniska utvecklingen ska regleras nationellt i en lag. Genom kravet på beredning i regeringsformen, vilket i och för sig ska borga för att frågor i lagstiftnings-sammanhang blir allsidigt belysta, kan det dock hämma den tekniska utvecklingen. Sveriges Åkeriföretag vill inte förkasta att detta område regleras i en lag, men vill samtidigt belysa att det inte kan vara oproblematiskt att genom en ”trög” process så som lagstiftningsarbete är, reglera villkor för autonoma fordon, ett område som nu utvecklas mycket snabbare än lagstiftningen kan hinna med. Sveriges Åkeriföretag anser

det vara värt att pröva tanken att i stället reglera detta område i en förordning. En förordning är ett normgivningsinstrument som snabbare än lag kan användas för att anpassa regelverk i takt med, som i detta fall, en mycket snabb teknikutveckling. Det finns möjligheter att även i arbetet med förordningar kunna ha en mycket hög kvalitet på beredning av olika frågeställningar inför beslut.

Närmare om förslagen

Utredningen ger exempel på möjliga fördelar och nackdelar med införande av automatiserad körning av fordon på väg.

Sverige Åkeriföretag lämnar nedan vissa förslag och gör följande observationer angående de fördelar och nackdelar med automatiserade fordon som anförs i tabell 3.1 på sidan 178, grupperade från trafiksäkerhet till markanvändning i elva grupper enligt nedan:

Trafiksäkerhet

Av dödsolyckor i Sverige med lastbilar inblandade, så sker ca 50 procent med mötande trafik. Om transportarbetet utförs av effektivare, tyngre och längre fordon så minskar antalet fordonsfronter och risken för olyckor med mötande trafik minskar. Det är därför viktigt att först effektivisera transporter innan de automatiseras. Görs transporter mer ineffektiva genom användning av mindre fordon vid automatisering så ökar trängsel, antal fordon, antal fordonsfronter vilket innebär en risk för att trafiksäkerheten försämras. Remissens förslag möjliggör försök med automatiserade långsamtgående motorredskap. Det är bra med sådana försök för att testa och lära. Men det är inte en bra utveckling om stora effektiva godsflöden delvis flyttas över på små ineffektiva fordon.

Automatiserade fordons användning kan vara begränsad under svåra körförhållanden t.ex. i vinterväglag där vägmarkeringar inte syns eller vid mycket halt väglag. Flexibiliteten att köra eller att avbryta körning i besvärliga situationer bedöms vara större med tillgång till en erfaren yrkesförarens kompetens.

Under överskådlig tid bedöms vägtrafik vara blandad med vanliga fordon som körs manuellt och efterhand med ett ökat inslag av automatiserade fordon. Vanliga fordonsförare behöver information och eventuellt utbildning om hur man samverkar i trafiken och vilka villkor som gäller för automatiserade fordon.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

För att värna trafiksäkerheten behöver också vanliga fordonsförare ny information och eventuellt utbildning om villkor och egenskaper för automatiserade fordon.

Det är i huvudsak är personbilstrafiken som orsakar problem med trängsel.

Effektiva transporter med större fordon är viktigt för att medverka till ökad trafiksäkerhet genom färre fordon och mindre trängsel.

Effektiva transporter kan dessutom automatiseras vilket ökar den ekonomiska nyttan med bibehållen trafiksäkerhet och låg miljöpåverkan.

Datasäkerhet inklusive skydd mot antagonister

Automatiserade fordon är sårbara och kan t.ex. enkelt göras obrukbara genom att störa ut GPS funktionen eller motsvarande navigationssystem.

Automatiserade fordon ökar samhällets sårbarhet. Hur skyddar samhället sig mot felaktig användning av automatiserade fordon? Felaktig användning kan t.ex. avse att använda automatiserat fordon för att utöva hot eller våld mot annan part. Automatiserade fordon bör inte kunna hackas för att obehörigt förfoga över möjligheter till fordonets användning.

Automatiserade fordon kan också vara en värdefull resurs i miljöfarliga situationer t.ex. vid olyckor med farliga utsläpp och stora risker för personal.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Skyddet mot antagonister med fientliga syften måste öka när automatiserade fordon tas i bruk.

Skyddsfunktioner måste hindra att automatiserade fordon hackas, används för terrorverksamhet eller att någon obehörigt tar kontroll över automatiserade fordon.

Transportförsörjning vid kris eller krig måste fungera även om t.ex. strömmen stängs av eller om navigationssystem slutar att fungera.

Rätten till automatiserade fordons data måste tillhöra nyttjaren av dessa fordon. Rätten och omfattningen för fordonstillverkaren och fordonsägaren och myndighet att ta del av sådan data behöver förtydligas.

Det straffrättsliga ansvarets fördelning enligt lag mellan aktörerna fysisk fordonsförare, fordonstillverkare, fordonsägare och fordonsnyttjare under alla olika automatiseringsnivåer 1-5 för automatiserad körning får aldrig formuleras så att skyddet mot självinkriminering åsidosätts.

Miljöpåverkan

Det finns en risk att automatiserade fordon innebär användning av mindre fordon med mindre lastkapacitet med påföljden att energianvändningen ökar per ton transporterat gods. Remissförslaget drar felaktiga slutsatser att det är bra med en utveckling mot mindre fordon. Samhället måste vara observant på att transportsystemet inte utvecklas i fel riktning bara för att det är intressant med automatisering och lättare att börja implementera automatisering på mindre fordon. Effektivisering måste ha högre prioritet än automatisering. Vid stora transportbehov är det smart att använda större fordon/fordonskombinationer med lägre utsläpp per ton transporterat gods i stället för mindre fordon som har relativt högre utsläpp. Helt övervägande delen av godstransporter i Sverige transporteras korta sträckor där alternativa trafikslag inte är något användbart alternativ. Trafikslagen väg, järnväg och sjö kompletterar varandra mycket mer än de konkurrerar.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Det är klimatsmart att vägtransporter av stora godsflöden görs med stora effektiva fordon/fordonskombinationer.

Automatisering av transporter kan ge ytterligare lägre miljöpåverkan.

Kapacitet i trafiksystemet

Körning i kolonn (platooning) är ett mindre effektivt sätt att öka kapaciteten i trafiksystemet än att använda längre och tyngre lastbils kombinationer. Kolonnkörning minskar säkerhetsavståndet mellan fordon och skapar risker för andra trafikanter t.ex. vid motorvägars avfarter och påfarter. Kolonnkörning där en förare i det första fordonet kör kolonnen och de andra fordonen följer efter automatiskt kan däremot vara ett sätt att testa ny teknik som behövs i automatiserade transporter.

Firmabilstrafiken använder ett stort antal lätta lastbilar med liten lastförmåga och hög bränsleförbrukning per lastad enhet och är därför ineffektiv.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Kapaciteten trafiksystemet ökar om godstransporter på väg i större omfattning går med yrkestrafik där stora godsflöden samordnas på större fordon och fordonskombinationer med högre lastförmåga och med bättre energiutnyttjande och relativt lägre utsläpp samtidigt som trängsel och kostnaderna minskar.

Mobilitet

Mobilitet för gods och personer bedöms öka kraftigt framöver samtidigt som negativ påverkan behöver minska. Trafiksäkra, klimatsmarta och ekonomiska transporter med minskad negativ påverkan är möjligt att uppnå samtidigt som mobiliteten ökar. Alla trafikslag bör effektiviseras och fossila drivmedel bör på sikt fasas ut. Automatiserade fordon är inte avgörande men kan bidra till en ökad mobilitet för gods och personer.

Godstransporter och persontransporter skiljer sig bland annat genom att personer själv bestämmer när de ska stiga på, att det ska ta på säkerhetsbältet eller att de ska kliva av ett trafikslag. För godstransporter får ofta föraren ansvara för lastning, lastsäkring och leverans av gods till kund. Vissa godstransporter blir därmed svårare att automatisera jämfört med persontrafik.

Remissen föreslår sidan 130 att Trafikförordningen 1998:1276 1 Kap.4 § ändas så att ”Bestämmelser om gående gäller även ett automatiserat motorredskap klass II som framförs i gångfart.”

Begreppet ”gångfart” behöver preciseras till högst gångfart. Det är i varje enskild situation som gångfart kan bedömas. Jämför om det är moster Greta som med rollator är ute och går eller den snabbgående John som är ute och går.

Sveriges Åkeriföretag föreslår ny skrivning:
Trafikförordningen 1998:1276 1 kap.4 § ändas så att ”*Bestämmelser om gående gäller även ett automatiserat motorredskap klass II som framförs i **högst** gångfart.*”

Sveriges Åkeriföretag anser att:
Automatiserade motorredskap klass II ska inte tillåtas ha företrädare vid övergångsställen. Jämför fotgängares skyldighet enligt trafikförordningen 7 kap. 4 §. Vidare ska motorredskap klass II inte få framföras på vänster sida av vägbanor mot andra fordonsförarens körriktning. Om motorredskap klass II vid mörker framförs på föreslaget sätt med tänd belysning mot körriktningen kommer detta att leda till mycket stor förvirring för andra fordonsförare.

Trafiksäkra, klimatsmarta och ekonomiska transporter med minskad negativ påverkan är möjligt att uppnå samtidigt som mobiliteten ökar.

Tidsvärde

Automatiseringsnivå upp till nivå 4 innebär att en förare finns med i fordonet för att assistera där fordonet begär hjälp med körningen eller att ta över körningen. Vid hög nivå på automatiserad körning kan föraren göra andra arbetsuppgifter under körning. Den ekonomiska potentialen och nyttan men automatiserad körning minskar kraftigt om det finns krav på att föraren måste finnas tillgänglig för att kunna gripa in.

Sveriges Åkeriföretag föreslår att:
Det bör ytterligare klarläggas hur en yrkesförare under automatiserad körning i olika nivåer kan ta sina lagstadgade raster och krav på dygnsvila. Detta bör samordnas inom EU.

Det bör utredas huruvida den längsta tillåtna ”arbetstiden” ska öka. Samtidigt bör definieras vad som är ”körtid” och vad som är ”annat arbete” för en sådan pilot. Det kan uppstå problem vid gränsöverskridande transporter där olika länder kan ha olika syn på automatiserad körning i förhållande till olika aktörers arbetstider samt krav på raster och vila. Detta kan i förlängningen leda till olika regler för när sanktioner/straff ska påföras. Av detta skäl bör frågan utredas.

Sveriges Åkeriföretag instämmer alltså i utredningens uppfattning att det är oklart om en fysisk förare kommer att bli piggare eller tröttare av att sitta bredvid när fordonet kör själv och mer forskning behövs inom detta område, sidan 327. Sveriges Åkeriföretag vill också påpeka att det kan uppstå nya yrkesroller, till exempel som trafikledare/operatörer som kan behöva en delvis annan arbetstidsreglering. Jämför med flygledare som aktivt arbetar med flygledning i relativt korta pass under sin arbetstid. Hur kan det då komma att se ut för operatörer, hur många fordon ska de kunna styra fordon på distans och hur långa ska deras arbetspass få vara?

Det finns fler frågeställningar som behöver utredas ytterligare. Till exempel om vad som kommer att gälla för kolonnkörning med krav på förare i alla fordon, och inga arbetsuppgifter för förarna i efterföljande, eller bara förare i ett fordon? EU regelverk utgår ifrån att förare är en förutsättning och det som de facto ska ”regleras”. Kommer det

i samband med kolonnkörning med förare i alla fordon att räknas som ”multibemanning” enligt förordning (EG) nr 561/2006?

Sveriges Åkeriföretag anser att för att ta tillvara på potentialen med automatiserade fordon behövs ett förändrat och harmoniserat regelverk i dessa frågor.

Administration

Om uppdateringar av fordons mjukvara brister eller om felfunktion uppstår finns risk att fordon hamnar i nödlägeskörning med kraftigt försämrad körbarhet eller att körbarheten försvinner helt. Att programmera lämpliga fordonsfunktioner i olika nödlägen är komplicerat jämfört med de bedömningar som en erfaren fordonsförare kan göra. Det kan vara av yttersta vikt för medtrafikanter att ett fordon i nödläge snabbt hittar den minst dåliga platsen att stanna på där riskerna för andra trafikanter kan minimeras.

Remissen föreslår (sidan 126) att automatiserade fordon vid djurkollision undantas från krav i Jaktförordningen 1987:905, på att stanna, markera plats och att kontakta polisen, krav som däremot fortsätter att gälla för vanliga fordonsförare.

Sveriges Åkeriföretag anser att:
Automatiserade fordon också måste kunna avgöra med vilken typ av djur de eventuellt kolliderar, det kan ju också vara en oskyddad trafikant. Därför bör automatiserade fordon eller en förare som är utom synhåll också rapportera till polis, t.ex. via sms, tid och plats med GPS-position, vilka olyckor, inklusive djurkollisioner, som fordonen är inblandade i.

Kostnader

För godstrafik på väg är förarlönen mellan 33 och 56 procent av totala transportkostnaden, varav andelen körning av förarlönen bedöms motsvara 20-25 procent av totala transportkostnaden. Ett fullt automatiserat fordon sparar bara in på kostnaden för andelen körning där föraren inte behövs. Samtidigt torde kostnader tillkomma t.ex. för fordonsteknik, finansiering, it och administration. Datorrelaterade kostnader inklusive driftstörningar torde öka. Flexibiliteten att ta nya transportuppdrag minskar jämfört med transporter med en erfaren yrkesförare.

Sveriges Åkeriföretag anser att:
Potentialen att spara eller att sänka kostnader med automatiserade fordon är betydligt mindre än dagens lön till fordonsföraren.

Affärsmöjligheter

Transporttjänsten kan förändras med användning av automatiserade fordon. Förarens tidigare arbetsuppgifter kan delas upp i nya tjänster och ansvarsområden. Beroende på automatiseringsnivå 1-5 så kan en förare övervaka och köra ett eller flera fordon. En tidigare förare kan också få nya renodlade arbetsuppgifter som inte innebär körning t.ex. att lasta och lossa flera fullt automatiserade fordon.

Automatiserade fordonsflottor kan komma att ägas av nya typer av företag, med eller utan anställda förare, men också med helt nya kategorier av anställda. Automona fordon, med hög eller helt automatiserad körning kommer att bli tekniskt avancerade. Fordonens ekonomiska livslängd bedöms förkortas. Tekniska, ekonomiska och juridiska risker med ägande av fordon ökar. Kanske kommer ägande och nyttjande av fordon i större utsträckning att delas på olika företag. Företagare/företag kommer kanske inte längre att vilja äga ”sina” fordon utan kommer kanske att hyra under kort tid/abonnera på kapacitet/tid utifrån behov/upphandlingskrav. Transportnäringen kommer att behöva tillgång till mer kvalificerad personal i form av operatörer/dataoperatörer, trafikledare, förare, logistiker m.m.

Detta påverkar affärsuppläggen och krav på ny kompetens i dagens transportföretag.

Sveriges Åkeriföretag anser att:
Ledning av ett fullt automatiserat transportsystem utan förare kräver annan kunskap än att leda transporter i ett åkeriföretag med förare.

Jobb

En lastbilsförare har många arbetsuppgifter utöver körning som t.ex. lastning, lastsäkring, lossning, hantering av fraktdokument, dialog med kunder, administration etc. Med automatiserad körning så måste ändå någon fortsätta att utföra övrigt arbete utöver körning. Här kan nya typer av jobb skapas som kanske inte kräver samma körkortsbehörigheter som idag för en yrkesförare. Nya kompetenser kommer att behövas. Det innebär att yrkesutbildning på t.ex. gymnasieskolan måste anpassas till de kommande kraven. Utbildning måste alltså gå hand i hand med den tekniska utvecklingen.

Sveriges Åkeriföretag anser att:
Automatiserade fordon skapar behov av nya tjänster och ansvarsområden.

Markanvändning

Remissen antar felaktigt att vägfiler kan göras smalare och att markanvändning kan minska. Alla transporter i samhället kan inte automatiseras. Transporter av gods och människor kommer därför att ske med en mängd av olika stora och små fordonstyper med förare och fordon med olika automatiseringsgrad.

Sveriges Åkeriföretag anser att:
Automatiserad körning innebär inte att kraven på markanvändning för trafik kommer att minska. De största fordonen behöver komma fram när infrastruktur byggs och underhålls, för att leverera varor, för att ta hand om avfall samt för att klara vinterväghållning mm. Samhället är i behov av möjligheter till dispenstransporter med lång och/eller tung och/eller bred last. Utrymmesbehov och bärighet i infrastrukturen bör därför alltid reserveras där så är möjligt.

Om rekommendationer i dokumentet Vägar och Gators utformning, VGU, uppdateras så bör samhället vara observant på att VGU inte suboptimeras enbart för autonoma fordon eftersom autonoma fordon knappast kan komma att ersätta alla befintliga fordonstyper.

Kommentarer till remissens författningsförslag

1.1 Förslag till lag (2019:000) om automatiserad Fordonstrafik

I 3 Kap. Uppgifter och datalagring, 2 § listas vilka uppgifter som ska samlas in och lagras bl.a. fordons hastighet om ett tillbud inträffar. I listan finns inget krav på att spara information från kameror eller fordonets GPS position. GPS position och information från kameror kan vara till stor hjälp vid utredning av olyckor och bör omfattas av krav på uppgifter som ska samlas in och lagras med avseende på förloppet som föregår en incident eller olycka.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Lag om automatiserad trafik, 3 Kap. 2 § ska utökas med krav på att uppgifter om GPS position och information från kameror ska samlas in och lagras med avseende på förloppet strax före och under en incident eller olycka.

Observera att det kommer krav på GNSS-positionering i de nya smarta färdskrivarna. Det ska ske var tredje timme utöver när förarkort sätts in i färdskrivaren respektive när förarkort tas ut ur färdskrivaren. Denna information ska lagras.

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om lagringsskyldighet (prövningsmyndigheten).

9 § Prövningsmyndigheten beslutar vem som ska samla in och lagra uppgifterna enligt 2 § i samband med att fordonet registreras i vägtrafikregistret enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Den lagringsskyldige ska utan dröjsmål anmäla till prövningsmyndigheten om verksamheten upphör eller övergår till annan.

Den som är skyldig att samla in och lagra uppgifterna enligt första stycket får uppdra åt någon annan att utföra lagringen.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Frågan om vem som ska vara ansvarig för lagringen av uppgifterna bör utredas ytterligare.

5 kap. Sanktionsavgift

1 § En sanktionsavgift ska påföras fordonets ägare om fordonet under automatiserad körning inte följer de bestämmelser som anges i 4 kap. 1 §. Sanktionsavgiften utgår för varje ny påbörjad färd. Sanktionsavgiften ska tillfalla staten.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Ansvaret i stället borde ligga på tillverkaren eller den som salufört fordonet. Fordonstillverkaren kan sedan kräva ersättning från fordonsägare/brukare om det är den senare som orsakat överträdelsen och fordonstillverkaren kan styrka detta. Denna modell borde ha bäst effekt, samt fordonstillverkaren torde ha bäst möjlighet att utreda huruvida systemet orsakat händelsen eller någon form av manipulation av systemet från t.ex. ägarens/brukarens sida. Ett automatiskt körsystem är så avancerat i sin utformning att det skulle bli oerhört skev styrkefördelning att lägga utredning på ägaren/brukaren, som t.ex. arbetar med helt andra uppdrag såsom åkeriverksamhet, att utreda och felsöka i system, som kanske ofta hålls hemliga för att inte skada konkurrensen mellan tillverkare och för att skydda deras företagshemligheter. Därtill kommer storleksförhållandet med ofta mycket stora företag som tillverkare med stora resurser i förhållande till mindre åkerier med färre resurser. Ett förslag med ansvar och sanktionsavgifter för fordonsägaren för brister vid automatiserad körning skulle riskera att färre vågar äga sådana oprövade nya tekniska lösningar.

Det bör utredas om en regressmöjlighet av sanktionsbelopp bör införas.

Dessutom innebär sanktioner en mycket större risk för åkeriföretag, åtminstone med nuvarande yrkestrafiklagstiftning där ett sanktionerat företag riskerar att förlora sitt goda anseende och därmed också yrkestrafiktillstånd vilket i praktiken leder till ett näringsförbud.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.3 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:498)

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.6 Förslag till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för vissa fordringar på skatter och avgifter

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.8 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.9 Förslag till förordning (2019:000) om automatiserad fordonstrafik

Här föreslås bl.a. om Uppgifter och datalagring att:

5 § Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om de uppgifter som avses i 3 kap. 2 § lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik.

Sveriges Åkeriföretag noterar:

I förslag till lag (2019:000) om automatiserad Fordonstrafik, 3 Kap. Uppgifter och datalagring, 2 § listas vilka uppgifter som ska samlas in och lagras bl.a. fordons hastighet om ett tillbud inträffar. I listan finns inget krav på att spara information från kameror eller fordonets GPS position. GPS position och information från kameror kan vara till stor hjälp vid utredning av olyckor och bör infattas av krav på uppgifter som ska samlas in och lagras med avseende på förloppet som föregår en incident eller olycka.

Vidare föreskrivs om sanktionsavgifter att:

13 § Sanktionsavgift enligt 5 kap. 2 § lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik och enligt denna förordning ska uppgå till minst 1 000 kronor och högst 50 000 kronor. Transportstyrelsen fastställer sanktionsavgiftens belopp.

Om sanktionsavgift tas ut gemensamt för flera överträdelser vid ett och samma tillfälle får det sammanlagda beloppet högst uppgå till 100 000 kronor.

Sveriges Åkeriföretag noterar:

Sanktionsavgifterna är till beloppet onödigt höga och borde i stället begränsas till maximalt 20 000 kronor.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Lag om automatiserad trafik, 3 Kap. 2 § ska utökas med krav på att uppgifter om GPS position och information från kameror ska samlas in och lagras med avseende på förloppet strax före och under en incident eller olycka.

Alternativt bör Transportstyrelsen i Förslag till förordning (2019:000) om automatiserad fordonstrafik införa krav på att uppgifter om GPS position och information från kameror ska samlas in och lagras med avseende på förloppet strax före och under en incident eller olycka.

Sanktionsavgifterna ska uppgå till minst 1 000 kr och maximalt 20 000 kr samt vid flera överträdelser maximalt sammanlagt 60 000 kr.

1.10 Förslag till förordning om ändring i jaktförordningen (1987:905)

Här föreslår utredaren att 40 § i jaktförordningen (1987:905) ändras i 40 § så att automatiserade fordon undantas.

”Har ett djur av arterna björn,
varg, järv, lo, älg, hjort, rådjur,
utter, vildsvin, mufflonfår eller
örn varit inblandat i en sammanstötning
med ett motorfordon,
är fordonets förare skyldig att
snarast möjligt märka ut olycksplatsen
och underrätta Polismyndigheten.
*Om en förare av
ett automatiserat fordon befinner
sig utom synhåll från fordonet
föreligger inte en sådan skyldighet.*”

Sveriges Åkeriföretag anser att:
Automatiserade fordon också måste kunna avgöra med vilken typ av djur de eventuellt kolliderar, det kan ju också vara en oskyddad trafikant. Därför bör automatiserade fordon också rapportera till polis, t.ex. via sms, tid och plats med GPS-position, vilka olyckor, inklusive djurkollisioner, som fordonen är inblandade i.

1.11 Förslag till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.12 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Remissen föreslår sidan 130 att Trafikförordningen 1998:1276 1 Kap.4 § ändas så att
”Bestämmelser om gående gäller även ett automatiserat motorredskap klass II som framförs i gångfart.”

Sveriges Åkeriföretag anser att:
Automatiserade motorredskap klass II ska inte tillåtas ha företräde vid övergångsställen eller att framföras på vänster sida av vägbanor i motsatt andra fordonsförarens köriktning

1.13 Förslag till förordning om ändring i rättsinformationsförordningen (1999:175)

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.14 Förslag till förordning om ändring i förordning (2001:650) om vägtrafikregister

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.15 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.16 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.17 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa Trafikföreskrifter

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.18 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:975) med instruktion för Datainspektionen

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.19 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.

1.20 Förslag till förordning till ändring i förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslag till ändringar.



Rickard Gegö