

Till

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar Ansvar vid automatiserad körning och samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, I2020/02858

Sammanfattning

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att besvara remissen. Trafiksäkerhet är ett viktigt område för organisationen. Det återstår fortfarande mycket att göra för att inkludera existerande fordon, bland annat motorcyklar, i Nollvisionen. SMC är positiva till ökad trafiksäkerhet i en vägmiljö där alla fordon beaktas och samexisterar – dagens manuella bilar, motorcyklar, lastbilar, mopeder, bussar och veteranfordon parallellt med framtidens mer eller mindre autonoma fordon. För SMC är det ytterst viktigt att den tekniska utvecklingen inte sker på bekostnad av oskyddade trafikanter. Utredningen handlar i stort sett endast om att överföra ansvar från förare till ägare och inte om att säkra systemen för trafikanterna.

Varför så bråttom?

Utredaren konstaterar flera gånger att tekniken inte fungerar, att de prognoser man haft om självkörande fordon varit alltför optimistiska samt att det finns en rad frågetecken. Det handlar till exempel om ansvarsfrågor, cybersäkerhet, informationshantering, oskyddade trafikanter samt om de olika nivåerna och därmed begreppet ”*förare i beredskap*” fungerar i verkligheten. Trots många oklarheter föreslås flera långtgående lagförslag träda ikraft redan 1 juli 2022.

SMC anser att förslaget bör återremitteras och behandlas när tekniken mognat och testats inom ramen för försöksverksamheten.

Förarstöden och deras effekter för oskyddade trafikanter på MC och moped

SMC representerar en halv miljon oskyddade trafikanter. För oss är det viktigt att automatiserade fordon, oavsett SAE-nivå, inte försämrar säkerheten för förare och passagerare på MC och moped klass I. Allvarliga olyckor har inträffat mellan motorcyklar och självkörande bilar. När det framkom att uppmärksamhet gentemot tvåhjuliga motorfordon inte funnits med i de tester som krävts enligt standarden och som föregår ett typgodkännande startade Federation of European Motorcyclists Association, Fema tillsammans med The Netherlands Vehicle Authority RDW och TNO, en nederländsk forskarorganisation ett samarbete. Syftet med samarbetet är att utreda eventuella brister och faror för MC-och mopedförare samt cyklister i ADAS, Advanced Driver Assistance Systems. Man har tittat på vilka krav som måste ställas i de tester som ingår i standarden, vad som saknas och har genomfört en litteraturstudie i frågan. Den visade att bilarnas ADAS upptäcker motorcyklar som kör mitt i vägbanan. Men, om MC-förarna kör på vägbanans sidor kunde inte bilarnas sensorer upptäcka motorcyklarna. Det betyder att åtgärd krävs av bilföraren för att undvika en kollision samtidigt som ADAS-systemet är i funktion (2). Detta var inte acceptabelt och arbetet för att inkludera MC och moped intensifierades. Positivt är därför att EuroNCAP ska börja testa ALKS och nödbroms med MC från och med 2023.

Amerikansk forskning (3) visar att fordon utrustade med ADAS inte upptäckte motorcyklar i 40 procent av fallen. Det visar en uppenbar risk att förare som förlitar sig på bilens säkerhetssystem kan leda till fler kollisioner mellan motorcyklar, mopeder och bilar.

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

0243-669 70

www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Det finns en risk för övertro på att förarstödssystemen löser alla situationer som kan uppstå i trafiken.

Den enda automatiserade körfunktion som det hittills finns internationella regler för godkännande av är automatiserade filhållningssystem, ALKS (4). Utredningen påtalar att denna förordning ska ligga till grund för kommande regelverk. Idag får fordon med ALKS endast köra på vägar med mittseparering där hastigheten är högst 60 km/h och där det inte finns oskyddade trafikanter på cykel eller fotgängare. Däremot finns oskyddade trafikanter på MC och moped. Tyskland vill införa detta på vägar med upp till 130 km/h.

Systemet ALKS kan även begära att föraren ska ingripa när som helst, men måste dock ge föraren tillräckligt med tid för att kunna återuppta manuell körning. Under överlämningsfasen som ska inträda minst tio sekunder i förväg ska systemet initiera envergångsbegäran för en säker övergång till manuell körning. Under överlämningsfasen ska systemet fortsätta att upprätthålla kontroll över körningen och stödja övergången till manuell körning. Det finns också en nödmanöverfunktion.

SMC ställer sig frågande till om ALKS verkligen testas med motorcyklar eftersom bilaga 5 till UN Regulation No. 157 (ALKS) säger följande i artiklarna 4.3.2. and 4.4.3: tester måste göras med en powered two wheeler (PTW), under förutsättning att det finns standardiserade PTW som är lämpliga för att genomföra testet. Det innebär alltså att det inte krävs test med motorcykel, vilket måste ändras.

”4.3.2. This test shall be executed at least:

(a) Across the entire speed range of the ALKS

(b) For a passenger car target as well as a PTW target as lead vehicle, **provided standardized PTW targets suitable to safely perform the test are available**

4.4.3. This test shall be executed taking into consideration at least the following conditions:

(a) For different TTC, distance and relative velocity values of the cut-in manoeuvre, covering types of cut-in scenarios in which a collision can be avoided and those in which a collision cannot be avoided;

(b) For cutting-in vehicles travelling at constant longitudinal speed, accelerating and decelerating;

(c) For different lateral velocities, lateral accelerations of the cut-in vehicle;

(d) For passenger car as well as PTW targets as the cutting-in vehicle, **provided standardized PTW targets suitable to safely perform the test are available.”**

SMC föreslår att Sverige arbetar för en förändring av bilaga 5, UNECE No 157, så att tester alltid ska göras med motorcyklar.

Begreppet ”förare i beredskap”

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 är aktiverad. En förare i beredskap ska vara beredd att utan dröjsmål ta över körningen om detta begärs och ett straffansvar införs om man underlåter att göra detta.

Problemet är att det finns många exempel på att den automatiserade teknik som beskrivs inte fungerar vilket kan leda till förödande konsekvenser. Det finns forskning och rapporter som visar att SAE 3 är mest komplicerad ur trafiksäkerhetssynpunkt. SAE 3 kräver därför alltid en förare – inte en förare i beredskap.



OECD/ITF poängterar i rapporten ”*Safer Roads with Automated Vehicles*” att det saknas kunskap och statistiska data rörande SAE 3 och eventuellt SAE 4. Rapporten säger att med utgångspunkt från Safe System ska man endera helt undvika teknik där människan måste ta över uppgifter från fordonet alternativt att endast tillåta detta i enkla trafiksituationer med låg hastighet där förarens brister i övertagande av en uppgift inte leder till allvarlig skada eller dödsfall (1).

I SAE 4 utförs hela den dynamiska köruppgiften av ett automatiserat körsystem, under förutsättning att det finns en fysisk förare som kan ta tillbaka kontrollen när körsystemet begär det. Det är alltså körsystemet som kör fordonet självständigt. Föraren är dock nödvändig för att svara på körsystemets begäran att ingripa på ett adekvat sätt och återuppta manuell körning om körsystemet begär det.

I SAE 5 utförs hela den dynamiska köruppgiften av ett automatiserat körsystem, även om en fysisk förare inte svarar på systemets begäran att ingripa. Det innebär att körsystemet kör fordonet självständigt utan att en person ska behöva ingripa.

Utredningen säger att en förare inte ska vara straffrättsligt ansvarig för de uppgifter som det automatiska körsystemet utför under automatiserad körning, då föraren enligt utredaren inte har något övervakningsansvar. Men samtidigt säger utredningen att föraren 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 betyder att föraren fortfarande är ansvarig för fordonets framförande i SAE 1-3 och delvis även i SAE 4.

SMC anser att det så länge det finns en förare – upp till SAE 3 och i vis mån även SAE 4, ska föraren hållas ansvarig och hela tiden vara beredd att ta över körningen.

För fordon som framförs i SAE 4 och SAE 5 anser SMC att det är fordonstillverkaren som är ansvarig i självkörande läge i likhet med det system som finns i Australien och beskrevs i SOU 2018:16. Det är inte rimligt att den enskilde konsumenten ska gå till domstol för att bevisa att tillverkaren brustit någonstans i fordonets komplicerade system.

SMC anser att den som kör ett fordon i SAE 1-3 alltid är förare – inte en förare i beredskap. Med detta följer också ett föraransvar i SAE 1-3.

Förar- och tillverkaransvar – inte ägaransvar

Remissvaren på betänkandet SOU 2018:16 om självkörande fordon på väg visade att en mängd remissinstanser, inte bara Sveriges MotorCyklister, 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 straffas. Därför har vi föraransvar i Sverige. 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 berättar inte om de nationella utredningar med förslag om införande av ägaransvar som förkastats av riksdagen.



Ägaransvar istället för föraransvar överensstämmer inte med svensk rätt. En fordonsägare måste omfattas av samma rättssäkerhet som andra medborgare, alltså att han/hon ses som oskyldig tills något annat kan bevisas. Bilpooler är något som sannolikt kommer att öka som transportlösning. Utredningen beskriver inte hur ägar- respektive föraransvar ska fungera i bilpooler. Bilpoolsutredningen nämns endast under kapitlet om geostaket.

Utredningen säger också att en förare inte ska vara straffrättsligt ansvarig för de uppgifter som det automatiska körsystemet utför under automatiserad körning, då föraren enligt utredaren inte har något övervakningsansvar. Men samtidigt säger utredningen att föraren 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 betyder att föraren fortfarande är ansvarig för fordonets framförande i SAE 1-3 och delvis även i SAE 4.

Utredningen säger vidare att en förare i beredskap får ägna sig åt annat än att övervaka den automatiserade körningen om aktiviteten inte hindrar föraren från att svara på begäran att ta över körningen. Det enda man inte får göra är att använda handhållen mobiltelefon. SOU 2018:16 och utredningen ger bokläsning som exempel på en tillåten aktivitet.

Precis som idag ska ägaren vara ansvarig för att hålla fordonet i gott och kördugligt skick i enlighet med lagar och regler, till exempel vinterdäck, buller och liknande. Om automatiserade fordon i trafik är bristfälliga ska de precis som alla andra fordon åläggas en ny besiktning om de upptäcks vid en flygande inspektion. SMC ser inte någon anledning att införa ägaransvar för alla trafikbrott på grund av att man som ägare brister i detta avseende.

SMC anser att det är fel att införa ägaransvar för olika trafikförseelser där en ägare automatiskt straffas oavsett vem som kört ett fordon och vilket trafikbrott den föraren gjort sig skyldig till.

SMC anser att det är orimligt att godkänna vissa aktiviteter som man som förare av ett fordon, även om man är i beredskap, får ägna sig åt vid sidan av att köra det aktuella fordonet.

För SMC är begreppet ”Förare i beredskap” något som enbart kan fungera i SAE 5 och på sikt möjligen också i SAE 4.

SMC anser att om en tvist uppstår är det upp till fordonstillverkaren att bevisa att föraren eller ägaren med uppsåt eller av vårdslöshet har åsamkat någon skada.

Sanktionsavgiften och dess storlek

Utredaren föreslår en sanktionsväxling för trafikförseelser som sker under automatiserad körning och säger att ägaren ska åläggas att betala en sanktionsavgift som ungefär motsvarar de böter som en förare skulle ha fått betala för motsvarande trafikförseelse. Det finns inga exempel på vilka brott som ska bli förseelser och nivåerna på dessa.

De belopp som nämns i utredningen är hisnanade. Om ett företag äger fordonet ska sanktionsavgiften vara mellan 1 000-50 000 kronor. Handlar det om ett fordon som ägs av en privatperson föreslås sanktionsavgifter på 1 000-5 000 kronor. Vilka belopp som ska gälla för olika förseelser framgår inte utan dessa ska fastställas av Transportstyrelsen. Beloppen är betydligt högre än bötesbelopp för de flesta trafikbrott. Förklaring till detta är att sanktionsavgiften ska sättas i proportion till överträdelsens karaktär samt till företags ekonomiska



bärkraft. Utredningen säger att det krävs kraftfulla sanktioner för efterlevnad av regelverket och differentieras utifrån dels risknivå för liv och hälsa, dels betalningsförmåga.

SMC anser att förslaget om sanktionsavgift mot ägare av fordon ska slopas.

SMC anser att det är felaktigt att skapa ett parallellt sanktionsavgiftssystem med avgifter som baseras på betalningsförmåga.

SMC anser att sanktionsavgifter är rimliga om de riktas mot fordonstillverkare utifrån produktansvar.

Trafikförsäkring

Självklart ska ägaren betala trafikförsäkring. Det är ett krav enligt trafikskadelagen för alla registrerade fordon i trafik.

Körkort

SMC instämmer i att både förare och eventuell förare i beredskap ska ha ett giltigt körkort för det fordon man framför.

Drogfrihet och nykterhet

SMC instämmer i att förare och eventuell förare i beredskap ska vara nykter och drogfri i samband med framförande av fordonet.

Skyldighet vid trafik- och viltolyckor

SMC instämmer i att förare och eventuell förare i beredskap har samma skyldighet om man varit inblandad i trafikolycka eller kört på vilt, oavsett om man befinner sig i närheten av fordonet eller inte.

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.

Förslaget om geostaket

SMC anser att geostaket kan bidra till ökad trafiksäkerhet om införandet sker i samråd med trafikanter och väghållare. Varje fordons unika egenskaper måste dock beaktas. SMC känner inte till något försök där geostaket testats med motorcykel och moped. Det beror sannolikt på att gaskontroll är en förutsättning för att köra ett tvåhjuligt fordon. Om föraren inte längre har den kontrollen är risken för omkullkörning överhängande. Stödsystemet ISA som utredaren beskriver kommer inte att vara ett krav för kommande motorcyklar, endast bilar.

SMC föreslår att geostaket inte omfattar MC och moped innan omfattande tester genomförts med alla typer av tvåhjuliga motorfordon.

SMC föreslår att omvärldsbevakning genomförs avseende hur geostaket påverkar förare och passagerare på motorcykel och moped.



Anpassning av regler i trafikförordning rörande färd i kollektivkörfält

Stockholms stad var först i världen med att tillåta motorcyklar att köra i kollektivkörfält i mitten av 1980-talet. Det började med ett försök som permanentades p g a det positiva resultatet. Att få köra MC i bussfil är den åtgärd som av motorcyklisterna i Stockholm pekas ut som viktigast för deras personliga säkerhet (5). Orsaken är att synbarheten ökar och därmed också risken att bli prejad, trängd eller påkörd av andra trafikanter, främst bilister. SMC har under nästan tjugo år i olika sammanhang bett om möjlighet att få köra MC i fler bussfiler. Tyvärr nämner inte utredaren möjligheten att öppna bussfiler för motorcyklister. Däremot ser utredaren geostaket som en möjlighet att stänga ute trafik från kollektivkörfälten. Här finns en uppenbar risk att trafiksäkerheten kan försämrans för motorcyklister genom införande av geostaket utan genomlysning av konsekvenser för alla trafikanter.

SMC föreslår att Infrastrukturdepartementet understryker att säkerheten för oskyddade trafikanter är en viktig fråga, att MC-körning i kollektivkörfält minskar olycksrisken för motorcyklister och att motorcyklar därför bör kunna framföras i kollektivkörfält främst genom en förändring av Trafikförordningen, alternativt genom lokala överenskommelser.

SMC avslutar med att som alltid ställa oss till regeringens förfogande i frågor som rör vår verksamhet.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
jesper.christensen@svmc.se
Tel: 070-557 75 00

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
maria.nordqvist@svmc.se
Tel: 070-538 39 38

Källförteckning:

1. Safer Roads with Automated Vehicles, Corporate Partnership Board Report, 2018 (bl a Anders Lie, Trafikverket, Philip King Volvo Var Corporation och Peter Kronberg, Volvo Group).
2. Adaptive Cruise Control & Motorcycle Recognition, An Indicative Study, Eric Westerband, Rijksdienst voor het Wegverkeer, RDW
3. Preliminary Study of the Response of Forward Collision Warning Systems to Motorcycles, John F. Lenkeit, Terrance Smith PhD, Dynamic Research, Inc., USA, 11th International Motorcycles Conference, 2016, Köln
4. Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to Automated Lane Keeping Systems, UN Regulation No. 157
5. Om MC-användning i Stockholm – en enkätstudie, Hans-Ove Görtz och Maria Nordqvist, SMC

