

PM Rotel I (Dnr KS 2021/1218)

## **Anmälan om svar på remiss av Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 2021:28)**

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Anmälan om svar på remiss godkänns.

**Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr** anför följande.

### Ärendet

Infrastrukturdepartementet har remitterat promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 2021:28) till staden för yttrande.

Utredningens uppdrag har innefattat att analysera ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar då ett fordon kan föras både manuellt och automatiserat samt behov av straffrättsliga eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid automatiserad körning.

Avseende automatiserad körning lyfts ett antal förslag avseende ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar. Avseende geostakettillämpningar föreslås nya bemyndigandebestämmelser för kommuner för särbehandling av fordon som använder geostakettillämpningar samt definitioner för geostaket och geostakettillämpningar. Som svar på remissen har Stockholms stad översänt stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. Trafikkontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret* ställer sig i huvudsak positiv till de nya regler som föreslås i syfte att främja en ökad användning av geostaket men anser att det finns anledning att se över om fordon som använder geostakettillämpningar även ska kunna särbehandlas på annat sätt än genom undantag till förbud. Stadsledningskontoret anser därutöver att kommuner därutöver bör ges bemyndigande att särbehandla fordon som drivs på hållbara drivlinor.

*Trafikkontoret* ställer sig i huvudsak positiv till användande av geostakettillämpningar. Att främja geostakettillämpningar ligger rätt i tiden med de mål som kontoret har.

Förslaget går ut på att kommuner föreslås med bemyndigande att genom lokala trafikföreskrifter kunna medge avvikelser från förbud mot trafik med fordon för fordon

som använder automatiska geostakettillämpningar. Kontoret anser att ändringen skapar möjligheter för tillämpning av geostaket, på kortare sikt och kanske inte i den omfattning som eftersträvats.

### Mina synpunkter

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan om svar på remiss godkänns.

Stockholm den 12 januari 2022

ANNA KÖNIG JERLMYR

### Bilaga

PM Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 2021:28)

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

Promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket har haft uppdraget att överväga en ansvarsfördelning vid automatiserad körning samt att överväga regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket för vägfordon.

I uppdragets första del har ingått att utveckla och anpassa förslagen som lämnats i betänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16, Dnr KS 2018/613) mot bakgrund av de synpunkter som lämnats i remissvaren samt den utveckling som skett på området. Uppdraget har innefattat att analysera ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar då ett fordon kan föras både manuellt och automatiserat samt behov av straffrättsliga eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid automatiserad körning.

Avseende automatiserad körning lyfts ett antal förslag avseende ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar. Avseende geostaketillämpningar föreslås nya bemyndigandebestämmelser för kommuner för särbehandling av fordon som använder geostaketillämpningar samt definitioner för geostaket och geostaketillämpningar.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. Trafikkontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

### Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 november 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Promemorian är omfattande och med hänsyn till den korta remisstiden har stadsledningskontoret enbart översiktligt kunnat ta ställning till de förslag och konsekvenser som lyfts. Stockholms stad berörs främst av utredningens andra del avseende geostaketillämpningar och stadsledningskontorets remissvar fokuserar därför på den delen av promemorian.

Vad gäller de delar av remissen som rör automatiserad körning har stadsledningskontoret inte gjort någon djupanalys i ansvarsreglernas juridiska konsekvenser. Stadsledningskontoret instämmer i trafiknämndens synpunkter att det är viktigt att lösningen optimeras ur ett trafik-säkerhetsperspektiv för samtliga trafikanter. Vidare anser stadsledningskontoret att det är viktigt att ansvarsfrågorna löses ut och att de tydliggörs i förhållande till kommuners ansvarsområden.

Stadsledningskontoret ställer sig i huvudsak positiv till de nya regler som föreslås i syfte att främja en ökad användning av geostaket. Geostaketillämpningar kan, som promemorian lyfter fram, bland annat användas till att styra fordons hastighet, drivlina (byte till eldrift) eller tillträde i tid och rum och kan därför användas för att främja klimat- och miljömål, framkomlighet och öka regelefterlevnaden. Geostaket kan även, som ett komplement till andra åtgärder, vara ett verktyg för att förhindra och försvåra möjligheten att använda tunga fordon i terrorsyfte. Utredningen lyfter ett flertal initiativ där Stockholms stad är en part och i kom-

munfullmäktiges budget för 2022 anges att trafiknämnden ska förstärka och utveckla arbetet med geofencing.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till att kommuner föreslås få medge avvikelser från förbud mot trafik med fordon för fordon som använder automatiska geostaketillämpningar i lokala trafikföreskrifter. Stadsledningskontoret bedömer att ändringen skapar möjligheter för tillämpning av geostaket på kortare sikt. På längre sikt, när merparten av fordonsflottan är uppkopplad, kan det finnas anledning att se över om fordon som använder geostaketillämpningar kan särbehandlas på annat sätt än enbart genom undantag till förbud. Stadsledningskontoret ser även ett behov av att klargöra ansvar för upprättandet av det tekniska geostaketet.

Som utredningen skriver är ett bredare genomförande möjligt först på lång sikt. Stadsledningskontoret instämmer därför i trafiknämndens synpunkter att kommuner också bör ges bemyndigande att särbehandla fordon som drivs på hållbara drivlinor genom exempelvis ett tillägg i trafikförordningens 10 kap. 2 §. Stockholms arbete för ökad framkomlighet och minskade utsläpp och buller skulle främjas om kommuner skulle ges möjlighet att besluta om undantag från föreskrift om förbjuden tungtrafik genom att tillåta tysta, tunga fordon, oberoende om fordonet kan använda geostaketillämpningar. Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 oktober 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Utredningen och materialet är omfattande och med hänsyn till den korta remisstiden har kontoret enbart översiktligt kunnat ta ställning till de förslag och konsekvenser som lyfts. Trafikkontoret berörs främst av utredningens andra del avseende geostaketillämpningar. Av dessa anledningar lämnas endast synpunkter på vissa delar som knyter an till verksamheten.

### **Automatiserad körning**

Staden ansvarar bland annat genom trafikförordningen, vägmärkesförordningen och lagen om särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning för att gator ska vara trafiksäkra och farbara för samtliga trafikanter. Till detta kan tilläggas att staden också är markägare samt ägare till anordningar som förekommer i gatumiljön. Trafikkontoret har ett stort intresse av att lösningen är så optimal som möjligt utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv för samtliga trafikanter.

I förslaget föreslås ett delat ansvar för fordonsägare, förare i beredskap och för tillverkaren av det automatiserade fordonet. Grundtanken med en balanserad riskfördelning och det nya förarbegreppet framstår som positivt teoretiskt sätt. Kontoret ställer sig frågande till hur efterlevnaden av straffsanktionerna kommer att fungera i praktiken, samt hur man i efterhand ska kunna visa vem som varit förare i beredskap, vem eller vad som kan ha vållat en skada eller orsakat en trafikförseelse. Vem ansvarar exempelvis vid en felparkering eller om ett fordon flyttats till följd av förseelse?

### **Regler för att främja användningen av geostaket för vägfordon**

Trafikkontoret ställer sig i huvudsak positivt till användande av geostaketillämpningar. Att främja geostaketillämpningar ligger rätt i tiden med de mål som kontoret har.

Förslaget går ut på att kommuner förslås med bemyndigande att genom lokala trafikföreskrifter kunna medge avvikelser från förbud mot trafik med fordon för fordon som använder automatiska geostaketillämpningar. Kontoret anser att ändringen skapar möjligheter för tillämpning av geostaket, på kortare sikt och kanske inte i den omfattning som eftersträvs. På längre sikt, när merparten av fordonsflottan kan antas vara uppkopplad, är frågan hur detta undantag från förbud faktiskt kommer att kunna tillämpas. Utifrån detta perspektiv anser kon-

toret att det finns anledning att se över om fordon som använder geostakettillämpningar kan särbehandlas på annat sätt än enbart genom undantag till förbud.

I tillägg till ovanstående har kontoret funderingar kring var ansvaret för upprättandet av det tekniska geostaketet ska ligga. I dagsläget saknar kommunerna, tillika väghållarna, den tekniska möjligheten att upprätta den digitala geografiska zonen. Vidare kan tilläggas att denna utveckling är något som med stor sannolikhet kommer att ta lång tid och därmed efterfrågar kommunen en mer användbar lösning som kan tillämpas i närtid. Trafikkontoret ser därför gärna att kommuner också ges bemyndigande att särbehandla fordon som drivs på hållbara drivlinor genom exempelvis ett tillägg i trafikförordningens 10 kap. 2 §. På så vis kan kommuner i närtid och på ett effektivt sätt arbeta för bland annat bullerfria stadsmiljöer och tysta leveranser. Exempelvis om kommunen ges möjlighet att besluta om undantag från föreskrift om förbjuden tungtrafik genom att tillåta tysta, tunga fordon, oberoende om fordonet kan använda geostakettillämpningar.