



Born to Drive

Rättslig belysning för automatiserad logistik ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport” (AP6)

Wanna Svedberg

Förord

Föreliggande PM utgör en rättslig studie för en automatiserad logistik. Studien, benämnd som AP6, ingår som del av projektet Born to Drive changing the future of logistics. I projektet har många parter deltagit och alla har bidragit på ett förtjänstfullt sätt. Av dessa har jag fått möjlighet att arbeta närmare med vissa personer som förtjänar ett särskilt tack. Först och främst vill jag rikta ett varmt tack till min kollega Arne Nåbo (VTI) som i egenskap av projektledare visat mig stort förtroende och som med ett sällsynt lugn har bistått med kloka råd i såväl stora som små frågor under projekttiden. Vidare vill jag tacka Mikael Edvardsson (Volvo Car Corporation) och Martin Wahlgren (Consat) som genom kunskap och skarpsinne och inte minst uppmuntran och inspiration bidragit till progression i arbetet. Inget forskningsprojekt bedrivs utan en tydlig fast hand som håller ihop ett stort projekt som detta. Tack Johan Isacson (Combitech) för den övergripande projektledningen.

Ort, månad år

Göteborg, november 2017

Wanna Svedberg

Innehållsförteckning

Sammanfattning	7
1. Inledning	9
1.1. Bakgrund och rättsläge	9
1.2. Studiens rättsliga inramning	10
1.3. Den oklara rättsfrågan och regelverk i fokus	10
2. Regelverket om fordon respektive om maskin	11
2.1. Regelverk om fordon	11
2.1.1. Fordonslagen och om den rättsliga innebörden av att ett fordon är typgodkänd?	12
2.1.2. Är fordonslagen tillämplig på ifrågavarande fordon?	12
2.2. Regelverk om maskiner	13
2.2.1. Maskin enligt maskindirektivet 2006/42/EG, och dess genomförande i nationell rätt	14
2.3. På kort sikt – en möjlighet i enlighet med förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon	15
2.4. På lång sikt – en möjlighet enligt förslag i forskningsrapport på uppdrag av Utredningen om självkörande fordon på väg	16
3. Sammanfattande kommentarer	18
4. Referenser	21

Sammanfattning

Born to Drive - Rättslig belysning för automatiserad logistik ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport” (AP6)

Wanna Svedberg (VTI)

Denna studie belyser översiktligt rättsliga hinder och möjligheter att realisera rangering av självkörande fordon ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport” på kort och lång sikt. Undersökningen utgår metodologiskt från en abstrakt tankeram: *de lege lata* och *de lege ferenda*, där den juridiska innebörden förenklat kan beskrivas som ”vad lagen är” i förhållande till ”vad lagen borde vara” (eller den lag som man vill se i framtiden). Den rättsliga analysen visar att en oklar rättsfråga är fråga om vilket regelverk som ska tillämpas på företeelsen i allmänhet och på ifrågavarande ”fordon” i synnerhet. Ett annat sätt att uttrycka saken är om aktuella ”fordon” ska betraktas som ett *fordon* eller som en *maskin*.

Genom att synliggöra ett urval bestämmelser som visar på lagstiftningens tillkortakommanden i förhållande till aktuell teknologi kan det konstateras att det för närvarande saknas ett rättsligt regelverk som stöder en automatiserad logistik. Aktuella fordon förefaller inte omfattas av de regelverk som närmast ligger till hands, d.v.s. typgodkännandedirektivet 2007/46/EG och maskindirektivet 2006/42/EG, åtminstone gäller detta vid en strikt tolkning av direktiven. I den mån en något ansträngd extensiv tolkning gör någondera direktiv tillämplig faller det på att varken teknologin eller företeelsen i sig (här åsyftas automatiserad logistik) omfattas av vad lagstiftaren hade i åtanke när lagstiftningen utformades.

Mot bakgrund av lagstiftningens tillkortakommanden presenteras i studien alternativa och tillfälliga rättsliga ”lösningar” för automatiserad logistik, t.ex. tankeexperimentet om aktuella fordon som ”virtuella AGVer”, tillämpning av förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande och enligt förslag på rättslig konstruktion som lämnats i forskarrapporten, En rättslig konstruktion för straffrättsligt ansvar gällande självkörande fordon – Forskarrapport till Utredningen om självkörande fordon på väg (Svedberg 2017). Som understrukits i studien är det ännu är oklart vad utredningen om självkörande fordon kommer att föreslå i sitt slutbetänkande som enligt kommittédirektiv (dir. 2015:114) ska redovisas i november 2017. Det återstår därför att se om de förslag eller delar av dessa som lämnas i forskarrapporten kommer att ligga till grund för utredningens förslag utifrån dess uppdrag att analysera om och hur reglerna behöver anpassas för självkörande fordon med syftet att skapa bättre rättsliga förutsättningar för introduktion och försök med självkörande fordon i allmän trafik.

I studien påtalas även vikten av regelförändringar i den internationella rätten som reglerar frågor av karaktären vem som bär risken vid olika delar under transporten, kostnader för frakt, tull m.m. Beroende på transportslag d.v.s. om aktuella fordon är tänkta att transporteras vidare via sjö-, väg- eller järnvägstransport är olika konventioner tillämpliga och ovanstående frågor behöver således beaktas i t.ex. fraktavtal. Det innebär att automatiserad logistik understöds av den internationella rätten som tar hänsyn till utvecklingen av automation inom andra trafikslag, däribland sjöfarten. Autonoma farkoster eller fartyg regleras för närvarande inte i den internationella rätten vilket innebär att en automatiserad logistik av självkörande fordon fordrar en nationell och ett internationellt regelverk som understödjer och inkluderar en bredare rättslig förståelse av ”automatiserad logistik”, där denna inte endast avser att det gods/material liksom övervakning och förflyttning av densamma till en given uppställningsplats är automatiserad, utan att ”automatiserad logistik” förstås i dess full räckvidd.

1. Inledning

1.1. Bakgrund och rättsläge

I samband med denna studies avlämnande finns med undantag från en förordning ingen heltäckande rättslig reglering kring självkörande fordon. Det betyder att det saknas ett nationellt regelverk, såväl offentligrättslig som civilrättslig reglering som omgärdar självkörande fordon i olika avseenden. Däremot pågår för närvarande en nationell lagstiftningsprocess. Regeringen tillsatte i november 2015 en särskild utredare med uppdrag att bl.a. analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg (dir. 2015:114). Det uttalade syftet med uppdraget är att skapa bättre rättsliga förutsättningar för dels försök med självkörande fordon i allmän trafik, dels introduktion av sådana fordon i allmän trafik. I mars 2016 lämnade Utredningen om självkörande fordon på väg sitt delbetänkande Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet (SOU 2016:28). Delbetänkandet tar sikte på försöksverksamhet med självkörande fordon på väg. Den lagstiftningsåtgärd som vidtagits med anledning av utredningens delbetänkande är införandet av förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon genom regeringens beslut i april 2017. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 2017. Utredningen förväntas att lämna sitt slutbetänkande den 28 november 2017.

Utöver pågående nationella lagstiftningsprocess finns en klart uttalad politisk viljeinriktning inom EU om att främja självkörande fordon inom EU, vilken har manifesterats i Amsterdamdeklarationen (Declaration of Amsterdam Cooperation in the field of connected and automated driving 14–15 April 2016). Deklarationen har undertecknats av samtliga medlemsländer i EU där man ”[...] fastslagit mål och åtgärder med syftet att främja utveckling och introduktion av självkörande/uppkopplade fordon i allmän trafik, men också för att hantera de utmaningar som teknik- och systemutvecklingen innebär för såväl samhälle som individer” (Svedberg, W. 2016, 14). Så sent som i september 2017 i samband med Fourth Driving Future Platform, Digital and Analogue Infrastructure, presenterar EU-kommissionens vice ordförande Maroš Šefčovič inför Europaparlamentet EU-kommissionens uppfattning om sin roll i utvecklingen av autonoma fordon. Transporter anses vara en nyckel till ekonomisk och social sammanhållning, både i EU och globalt. EU-kommissionens centrala uppgifter i denna utveckling beskrivs vara att bl.a. tillhandahålla finansiellt stöd till forskning, investeringsstöd till gränsöverskridande infrastruktur, skapa gränsöverskridande plattformar för kunskaps- och erfarenhetsutbyte samt säkerställa en hållbar och konsekvent unionslagstiftning som omfattar hela EU-marknaden. Šefčovič understryker emellertid att övergången till autonoma fordon, den s.k. tredje industrirevolutionen, inte ska ledas från Bryssel utan Europas industri förväntas ta ledning i utvecklingsarbetet. Han menar att den nya tekniken inte nödvändigtvis behöver invänta konsumenternas efterfrågan på autonoma fordon, närmare bestämt nya lösningar. Som exempel nämner han övergången från mobiltelefoner till smarta telefoner samt från traditionella klockor till digitala vilka bedöms som framgångshistorier. Šefčovič poäng är att inställning ”business as usual” i förhållande till utvecklingen är dömd att misslyckas. Istället utgår Šefčovič från att industrin, och då särskilt bilindustrin, ständigt behöver ”återuppfinna” sig själva. Den industriella revolutionen beskrivs grundad på miljömässig, uppkopplad och konkurrenskraftig rörlighet. I sammanhanget kan även tilläggas att utvecklingen av autonoma fordon ses som en nödvändig del i upprättande och förverkligande av en europeisk energiunion, vars syfte är att säkerställa en överkomlig, trygg och hållbar energi för EU och dess medborgare. EU-parlamentet uppmanas därför stödja lagstiftningar, policier och rättsliga dokument som tagits fram i detta arbete (d.v.s. inom ramen för den europeiska energiunionen). Ifrågasvarande projekt (Born to Drive), vars långsiktiga mål är åstadkomma en automatiserad logistik och därigenom uppnå effektivitets-, säkerhets- och miljövärden i och med att hela eller delar av logistikkedjan automatiseras, kan kort konstateras ligga helt i linje med explicit uttalade politiska målsättningar och den rättsutveckling som pågår.

1.2. Studiens rättsliga inramning

Denna studies syfte är att översiktligt identifiera rättsliga hinder och möjligheter för att realisera rangering av självkörande fordon ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport” på kort och lång sikt.¹ Genom att synliggöra ett urval av lagstiftningens tillkortakommanden i förhållande till aktuell teknologi utgår undersökningen metodologiskt från en abstrakt tankeram: *de lege lata* och *de lege ferenda*, där den juridiska innebörden förenklat kan beskrivas som *vad lagen är* i förhållande till *vad lagen borde vara* eller *den lag som man vill se i framtiden*. Ambitionen är inte att ge en heltäckande bild av nuvarande regelverk på olika nivåer utan av tids- och utrymmesskäl görs ett fåtal nedslag i utvalda regelverk. Bestämmande för urvalet av regelverk och bestämmelser som studeras har varit den del av rangeringen av aktuella fordon som sker inom inhägnat område, där tyngdpunkten ligger på bestämmelser på fordonsområdet. Att studien fokuserar på inhägnat område motiveras i huvudsak av pågående lagstiftningsprocess som redogjorts för ovan. Med siktet framåt ska emellertid några kommentarer lämnas mot bakgrund av forskarrapporten, En rättslig konstruktion för straffrättsligt ansvar gällande självkörande fordon Forskarrapport till Utredningen om självkörande fordon på väg, som utförts på uppdrag av utredningen (Svedberg, W. 2017).

1.3. Den oklara rättsfrågan och regelverk i fokus

Den rättsliga analysen visar att en oklar rättsfråga är fråga om vilket regelverk som ska tillämpas på företeelsen i allmänhet och på ifrågavarande ”tingest” (fordon) i synnerhet. Ett annat sätt att uttrycka saken är om aktuella fordon ska betraktas som ett fordon eller som en maskin.

De regelverk som aktualiseras och åsyftas är dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (typgodkännandedirektiv 2007/46/EG), dels regelverket om grundläggande hälso- och säkerhetskrav som gäller för alla maskiner som släpps ut på marknaden inom EU, eller tas i drift första gången (maskindirektiv 2006/42/EG). En mycket förenklad beskrivning av regelverken är att det första direktivet, ur kontroll och säkerhetsaspekt, är fordons- och trafikorienterat, och det andra arbetsmiljöorienterat. Det bör även understrykas att typgodkännandedirektiv 2007/46/EG utgör ett ramdirektiv. Ramdirektivet reglerar i huvudsak förfarandet vid typgodkännande. Specifika tekniska krav som måste vara uppfyllda regleras istället i ett stort antal särdirektiv, och därtill även i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem.

¹ Självkörande fordon används som en samlade beteckning för samtliga automatiseringsnivåer utformad av Society of Automotive Engineers (SAE). Termerna ”tingest”, ”teknologin” och ”fordon” och ”teknologin i dessa fordon” förekommer i texten och jag avser då inte rättsliga definitioner enligt typgodkännandedirektivet 2007/46/EU. Syftet med termerna som kan avse ”fordonet” som helhet eller mjukvara är främst att markera den rättsliga problematiseringen kring automatiserad logistik (fordon eller maskin) vilket förhoppningsvis kommer att framgå av sammanhanget.

2. Regelverket om fordon respektive om maskin

2.1. Regelverk om fordon

Inledningsvis ska det konstateras att det finns ett begränsat utrymme för nationell lagstiftning rörande krav på fordon, åtminstone gäller det nya fordon. Detta eftersom fordonsområdet är EU-harmoniserat, och på senare tid i allt högre utsträckning genom EU-förordningar. En vanlig schematisk indelning av bestämmelserna på fordonsområdet är dels bestämmelser som tar sikte på fordonets beskaffenhet och utrustning och "[...] som således svarar på frågan vilka krav som gäller i fråga bromsar, belysning, karosseri, bilbälten etc., dels sådana bestämmelser som avser kontrollen av att ett fordon också uppfyller gällande krav" (Ceder m.fl. 2014, 549). En relevant fråga är hur "fordonet" ska hanteras rättsligt eller den beskrivna teknologin i föreliggande rapport som möjliggör en automatiserad logistik.

Typgodkännande kan ske i enlighet med EU-rättsakter på området, i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande. Vidare kan typgodkännande meddelas för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller när en sådan byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvist typgodkännande). Oberoende den rättsliga grunden för typgodkännande kvarstår frågan om "fordonet" (och/eller teknologin i form av mjukvara) ska betraktas som ett fordon, ett system, en komponent eller som en separat teknisk enhet så som de definieras i typgodkännandedirektivet 2007/46/EG? Beroende på hur "fordonet" definieras kommer det således att omfattas av tekniska krav i särdirektiv. Viss vägledning kan fås i typgodkännandedirektivet 2007/46/EG. Även om teknologin kan inordnas under direktivets definition av system, komponent eller separat teknisk enhet, och därmed omfattas av krav i särdirektiv (d.v.s. angivna rättsakter i direktivets bilaga IV), är det inte självklart att dessa (särdirektiv) är tillämpliga på teknologin ifråga.

Med **system** avses en sammansättning av anordningar som är kombinerade för att utföra en eller flera specifika funktioner i ett fordon och som omfattas av krav i någon av rättsakterna som finns angivna i direktivets bilaga IV.

Komponent avser en anordning som omfattas av krav i en rättsakt och som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan vara typgodkänd oberoende av ett fordon förutsatt att rättsakten uttryckligen tillåter detta.

Separat teknisk enhet avser direktivet en anordning som omfattas av krav i en rättsakt och som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat, dock endast i förbindelse med en eller flera specificerade fordonstyper förutsatt att rättsakten uttryckligen tillåter detta.

Typgodkännandedirektivet 2007/46/EG har implementerats i nationell lagstiftning, genom bestämmelser i fordonslag (2002:574) respektive fordonsförordning (2009:211). Det bör påpekas att fordonslagen i huvudsak reglerar kontrollen, kontrollformerna och besiktningens verksamheten av att ett fordon uppfyller gällande krav, emedan krav på fordonets beskaffenhet och utrustning i allt väsentligt överlämnats till Transportstyrelsen att närmare besluta. I fordonslagen finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen utser, att meddela föreskrifter. Detta bemyndigande har i fordonsförordningen i allt väsentligt överförs till Transportstyrelsen. Ceder m.fl. (2014, 549) konstaterar att Transportstyrelsen "[...] har ett stort ansvar för att besluta om hur ett fordon ska vara beskäffat och utrustat". Ovanstående innebär att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en tillverkare av fordon ska förse en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för att denne ska kunna få ett typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på

VTI PM

området för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller tillstånd att sälja fordonsdelar eller fordonsutrustning som annars är förbjudna att sälja. Sammanfattningsvis utgör normhierarkin i nationella rätt av lag, förordning och myndighetsföreskrifter som i stort baseras på EU-rättsakter.

2.1.1. Fordonslagen och om den rättsliga innebörden av att ett fordon är typgodkänd?

Regler om typgodkännande kan avse hela fordon eller en komponent, ett system eller en separat teknisk enhet. Förenklat utgör typgodkännandet ett bevis för att en fordons- eller komponenttyp uppfyller aktuella tekniska krav.

Ett viktigt påpekande i sammanhanget är artikel 2 p. 3 som anger tillämpningsområdet för typgodkännandedirektivet 2007/46/EG, att typgodkännande eller enskilt godkännande enligt direktivet är fakultativt för a) fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser, b) fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten och c) mobila maskiner. Vidare föreskrivs att i den utsträckning dessa fordon uppfyller kraven i direktiv skall detta fakultativa typgodkännande inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner. Enligt min tolkning förstås med ”fakultativ” frivillighet eller en möjlighet, eller båda. Konkretiserat innebär det att en tillverkare av ett fordon eller maskin har under ovanstående förutsättningar en möjlighet att frivilligt söka typgodkännande eller enskilt godkännande enligt typgodkännandedirektiv 2007/46/EG men att ett sådant frivilligt godkännande inte påverkar tillämpningen av maskindirektivet 2006/42/EG.

Fordonslagen innehåller grundläggande bestämmelser om kontroll av fordon. De kontrollformer som anges i lagen syftar till kontroll om ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik (2 kap. 1 §). Av förarbetena framgår att paragrafens utformning innebär att kontrollformerna inte är fullständiga utan kompletteras med bestämmelser i fordonsförordningen. Formuleringen i övrigt lämpligt för trafik ”[...] innefattar såväl de icke säkerhetsbetingade kontrollerna vid en lämplighetsbesiktning, som de kontroller som görs från miljösynpunkt vid de olika kontrollformerna [sic!]” (prop. 2001/02:130, 115). De olika kontrollformerna anges i lagens andra kapitel och är typgodkännande, enskilt godkännande, registreringsbesiktning, mopedbesiktning, lämplighetsbesiktning, kontrollbesiktning, flygande inspektion, annan kontroll genom polisman, kontroll av fordons last samt vägkontroll m.m. av färdskrivare och taxameter.

2.1.2. Är fordonslagen tillämplig på ifrågavarande fordon?

Som tidigare framhållits råder viss oklarhet om fordonslagen överhuvudtaget är tillämplig på aktuella fordon. Nedan problematiseras ifrågavarande fordon i förhållande till ”inhägnat område” och ”frihamnsområde”.

Vad som här önskas lyftas fram är inte fråga om det område inom vilket ifrågavarande fordon rangeras är inhägnat utan att fordonslagen och fordonsförordningen inte är tillämplig på fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden. Utifrån studiens inramning och fokus på ”inhägnat område” väcker detta oundvikligen frågan om hur fordon ska betraktas på kort sikt, d.v.s. så länge de befinner sig (är självkörande) inom ett inhägnat område, företrädesvis industriområdet. Frågan har på lång sikt inte samma aktualitet eftersom rangeringen av självkörande fordon ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport” omfattar hela sekvensen, d.v.s. från inhägnat område, via allmän väg, till uppställningsplats, alternativt att de lastas på självkörande lastbil som från inhägnat område, via allmän väg, till uppställningsplats för vidare transport.

Det saknas närmare anvisningar i rättspraxis om vilka allmänna krav som kan ställas på en inhägnad. Enligt (Ceder m.fl. 2014, 551) konstateras att krav på ”hägnadens effektivitet” beror på områdets

lokalisering, d.v.s. att om området är beläget nära ett samhälle torde större krav ställas än om det ligger avsides. Området ska alltså vara avspärrat på sådant sätt att obehöriga görs uppmärksamma på att området inte får beträdas. En annan aspekt är att det enligt tidigare lagstiftning rådde osäkerhet om huruvida vägar kan finnas inom även ett inhägnat område. I trafikförordning (1998:1276) har undantagen utvidgats i förhållande till tidigare regler (Svedberg, G. 2017, 2). Gällande bestämmelse i trafikförordning (1998:1276) utgår från att vägar kan finnas inom ett sådant område vilket innebär att vissa bestämmelser för väg inte ska gälla inom inhägnat område.

Ytterligare en problematisk aspekt är termen ”frihamnsområde”. Fråga om den rättsliga innebörden av vad ett frihamnsområde är kan inte besvaras inom ramen för denna studie men behöver likväl uppmärksammas i sammanhanget. Till inhägnat område räknas inte frihamnsområde. Detta framgår av formuleringen ”andra liknande inhägnade områden” i fordonslagen 1 kap. 2 §. Paragrafen avser områden som ska vara jämförligt med järnvägs-, industri- eller tävlingsområden (jmf. Ceder m.fl. 2014, 551). Frågor av betydelse är dels vad som menas med termen frihamnsområde, dels vilken lagstiftning eller vilka lagstiftningar är tillämpliga på den del av sekvensen av rangeringen av självkörande fordon då de befinner sig inom ett frihamnsområde för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport?

Om bestämmelserna på fordonsområdet inte är tillämpliga, vilka syftar till att säkerställa ett fordonss tillförlitlighet från säkerhetssynpunkt och dess lämplighet i övrigt för trafik med det yttersta syftet att skydda människors liv och hälsa, kvarstår fråga om hur ”fordonet” ska hanteras rättsligt och enligt vilken lagstiftning eller vilka bestämmelser?

2.2. Regelverk om maskiner

Frågan om ifrågavarande ”fordon” ska betraktas som ett fordon eller som en maskin har hög relevans för om maskindirektivet och de bestämmelser som införlivar maskindirektivet 2006/42/EG är tillämpliga. Om ”fordonet” istället ses som en maskin är en automatiserad logistik möjlig om den ur hälso- och säkerhetssynpunkt uppfyller kraven i enlighet med maskindirektivet.

Maskindirektivet 2006/42/EG syfte är ”[...] dels att harmonisera de gällande kraven för att uppnå ett starkt skydd för hälsa och säkerhet, dels att säkerställa fri rörlighet för maskiner på EU-marknaden” (Europeiska kommissionen näringsliv 2010). Maskindirektivet är mycket omfattande och är tillämpliga på sju produktkategorier: *maskiner, utbytbar utrustning, säkerhetskomponenter, lyftredskap, kedjor, kättingar, linor och vävband, avtagbara mekaniska kraftöverföringsanordningar och delvis fullbordade maskiner*. Varje produktkategori har sin egen definition. Gällande maskiner inom särskilda riskområden, vilka finns förtecknade i direktivets bilaga 1, finns dessutom ett stort antal särdirektiv. Dessa särdirektiv gäller istället för maskindirektivet i fråga om specifika riskkällor.² Därutöver reglerar maskindirektivet utifrån nämnda produkter bestämmelser om marknads kontroll, anmälan, tillsyn, CE-märkning, standarder och klassificering av dessa, processuella frågor, påföljder vid överträdelse av direktivets bestämmelser, gränsdragningar mellan detta och andra direktiv, institutioner som hanterar maskindirektivet och mycket mer. Inom ramen för denna studie har det inte varit möjligt att på detaljnivå analysera varken maskindirektivets eller särdirektivens bestämmelser. Nedan ska emellertid några kritiska bestämmelser uppmärksammas vilka visar på att maskindirektivet inte är avpassad för aktuella ”fordon”. Tyngdpunkten ligger framförallt på maskindirektivets tillämpningsområde, genom dess definition av maskin.

² Artikel 3 i maskindirektiv 2006/42/EG.

2.2.1. Maskin enligt maskindirektivet 2006/42/EG, och dess genomförande i nationell rätt

Maskindirektivet har implementerats i svensk lagstiftning genom i huvudsak Arbetsmiljöverkets föreskrifter om maskiner (AFS 2008:3) som gäller sedan december 2009. En maskin som omfattas av reglerna måste uppfylla kraven i föreskrifterna om den ska få släppas ut på EU-marknaden, avlämnas för att tas i bruk eller tas i drift. Bland de krav som gäller för en maskin är att den ska uppfylla de grundläggande hälso- och säkerhetskraven, åtföljas av en försäkran om överensstämmelse på svenska, vara CE-märkt samt ska det finnas en bruksanvisning på svenska.

Redan inledningsvis bör det påpekas att artikel 2e i maskindirektivet slår fast att direktivet inte är tillämplig på de i artikeln uppräknade transportmedlen. Bland dessa hör motorfordon och släpvagnar till dessa fordon som omfattas av rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, med undantag av maskiner monterade på dessa fordon. Direktiv 70/156/EEG är inte längre i kraft och har ersatts av typgodkännandedirektivet 2007/46/EG. Utifrån hälso- och säkerhetsperspektiv finns det skäl för en närmare undersökning beträffande vad som avses med ”maskin” enligt maskindirektivet 2006/42/EG.

I artikel 1.1 i maskindirektivet anges direktivets tillämpningsområde, d.v.s. vilka produkter direktivet är tillämplig på. I artikel 2 finns definitionerna av varje produktkategori. Av den inledande formuleringen i artikel 2. förstås termen maskin ha två innebörder. Med maskin förstås maskin i strikt bemärkelse (artikel 1.1 a och artikel 2 a) och maskin i vid bemärkelse (artikel 2 och 1.1 a-f). Eftersom de ovan uppräknade produktkategorierna inte har relevans i sammanhanget ligger fokus på termen maskin i strikt bemärkelse.

I den strikta bemärkelsen gäller följande definition av maskin:

- en sammansatt enhet som är utrustad med eller avsedd att utrustas med ett drivsystem som inte utgörs av direkt drivkraft från människa eller djur och som består av inbördes förbundna delar eller komponenter, varav minst en rörlig, som är sammansatta för ett särskilt ändamål,
- en sammansatt enhet enligt första strecksatsen och som endast saknar komponenter för anslutning på användningsstället eller för anslutning till en energi- eller rörelsekälla,
- en sammansatt enhet enligt första och andra strecksatserna som är färdig för installation och som kan fungera endast om den är monterad på ett transportmedel eller installerad i en byggnad eller i en anläggning,
- sammansatta maskiner enligt första, andra och tredje strecksatserna eller delvis fullbordade maskiner enligt g som för ett gemensamt syfte ställs upp och styrs så att de fungerar som en enhet,
- en sammansatt enhet av inbördes förbundna delar eller komponenter, varav minst en är rörlig, som är förenade i syfte att lyfta laster och där den enda energikällan är direkt manuellt arbete.

Som framgår av definitionen ovan förefaller ifrågavarande fordon inte passa in under någon av strecksatserna, d.v.s. definieras som en maskin i dess strikta bemärkelse. Man skulle kunna tänka sig att tredje strecksatsen kan vara tillämplig. I vägledningen ges exempel på maskiner enligt tredje strecksatsen så som lastbilskranar, bakgavellyftar, tippvagnar, kompressorer, cementblandare etc. (Europeiska kommissionen näringsliv 2010). Utifrån dessa exempel förefaller mjukvaruprogram

innehållande även en trafikledningsfunktion installerade i aktuella fordon inte kunna falla in under maskindirektivets 2006/42/EG definition av maskin, d.v.s. maskin som monterats på ett transportmedel. Alternativt skulle man kunna tänka sig en rättslig konstruktion där ifrågavarande fordon istället för att i sig självt definieras som en maskin enligt maskindirektivets ordalydelse hanteras som en ”virtuell AGV” (automated guided vehicle). Med en sådan rättslig konstruktion följer de krav som gäller för AGVer t.ex. beträffande egenskaper hos truckarna, hur och i vilken miljö de ska användas, belastningsergonomiska förhållanden, skyddsutrustning så som nödstopp, varningslampor, stötfångare etc., men även berörda arbetstagarnas praktiska och teoretiska kunskaper osv. Om denna ”virtuella AGV” konkretiseras innebär den bildligt sett att det självkörande fordonet bärs upp av en AGV, vilket inte är nödvändigt för en rättslig hantering. För en sådan rättslig konstruktion talar skyddet för att hälsa och säkerhet säkerställs i enlighet med EU-rättsakter och nationell lagstiftning. Medlemsstaterna åläggs i maskindirektivet ett stort ansvar för att människornas hälsa och säkerhet skyddas beträffande risker förknippade med maskiner och pekas ut som ansvariga för att maskindirektivets krav tillämpas korrekt. Detta eftersom direktivet innebär en harmonisering av hälso- och säkerhetskrav på EU-nivå gällande konstruktion och tillverkning av maskiner. För medlemsstaterna ses skyddet av hälsa och säkerhet både som en grundläggande skyldighet och en befogenhet. Emellertid skulle en sådan rättslig konstruktion, eller synsätt, innebära att den automatiserade logistiken delvis inskränks till industriområdet, d.v.s. inom inhägnat område. Förutom att den rättsliga konstruktionen (virtuell AGV) är både ansträngd och krystad, om än innovativ förefaller den vara mindre lämplig om syftet är att möjliggöra rangering av självkörande fordon ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport”. Detta eftersom mobila maskiner träffas av både tygodkännandedirektivet 2007/46/EG (för trafik på väg) och maskindirektivet 2006/42/EG för alla andra risker än de som är förknippade med trafik på väg. Beträffande fordon som inte är avsedda för användning på väg t.ex. fyrhjulingar, terränghjulingar, gokartfordon, golffordon och snöfordon avsedda för terrängbruk omfattas av maskindirektivet utom i de fall de uteslutande är avsedda för tävling. Det gäller även fordon med maximal konstruktionshastighet på högst 25 km/h som t.ex. kompakta sopmaskiner.

2.3. På kort sikt – en möjlighet i enlighet med förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon

Som beskrivits i kapitlets inledande avsnitt beslutade regeringen i april 2017 att införa förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon – vilken var en lagstiftningsåtgärd som följde på betänkandet Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet (SOU 2016:28).

Förordningen ger möjlighet att pröva en realisering av rangering av självkörande fordon ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport”, åtminstone på kort sikt. Till skillnad från ”virtuell AGV” är tillämpningen av förordningen inte geografisk bestämd. Beträffande tidsfaktorn (tillämpning på kort sikt) avses här att ett tillstånd för att bedriva försök med självkörande fordon enligt förordningen ska återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls eller om villkoren för tillståndet inte följs.³

Som framgått ger förordningen möjlighet att pröva hela sekvensen av rangeringen av självkörande fordon eftersom den kan inkludera trafik på väg avseende försöksverksamhet med självkörande fordon, förutsatt att de omfattas av undantaget i 8 kap, 18 § i fordonsförordningen (2009:211). I fordonsförordningen ges Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter om och i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i denna förordning för 1) ett visst fordon, 2) en viss fordonstyp, 3) en viss grupp eller en viss kategori av fordon. Ett sådant undantag får enligt 8 kap. 18 §

³ Se 8 § i förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon.

föreskrivas eller beslutas om följande förutsättningar är uppfyllda: 1) om det behövs med hänsyn till fordonets eller fordonens konstruktion eller användning eller är motiverat av något annat särskilt skäl, 2) kan ske utan fara för trafiksäkerheten och inte medför någon väsentlig störning för omgivningen eller någon annan avsevärd olägenhet, 3) samt är förenligt med tillämpliga EG-rättsakter, avtal om ömsesidigt erkännande och reglementen. Paragrafens utformning innebär att samtliga uppräknade förutsättningar måste vara uppfyllda för beslut om undantag.

I förordningen avses med *självkörande fordon* ett fordon som har ett helt eller delvis automatiserat körsystem och med *försöksverksamhet* avses verksamhet som innefattar förande av ett självkörande fordon för att testa och utvärdera automatiska funktioner som inte ingår i ett typgodkännande, enskilt godkännande eller registreringsbesiktning enligt fordonslagen (2002:574).

Fråga om tillstånd för försöksverksamhet med självkörande fordon prövas av Transportstyrelsen (5 §) och får bedrivas endast efter tillstånd. Ett tillstånd gäller under en begränsad tidsperiod med möjlighet till förlängning och får endast lämnas om den sökande visar att trafiksäkerheten kan säkerställas under försöket och att försöket inte medför någon väsentlig störning eller olägenhet för omgivningen (4 §). Om det finns särskilda skäl ska ett beslut om tillstånd ska omprövas.

Vid färd med ett självkörande fordon ska det finnas en fysisk förare i eller utanför fordonet. Vad som menas med ”utanför fordonet” framgår inte av förordningen. I betänkandet Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet (SOU 2016:28) ges dock exempel på självkörande fordon på nivå 5 som övervakas av en operatör som kontrollerar körningen.⁴ Utredningen hänvisar till försök med små bussar utan förare ombord i Nederländerna, där fordonen övervakas av en operatör i ett kontrollrum som följer bussarna på en monitor som också kan ha direkt kontakt med passagerare i bussen. Fråga om hur många fordon en operatör kan hantera lämnas till slutbetänkandet att besvara, men samtidigt antyds att erfarenheter från testverksamheten måste ligga till grund för en sådan bedömning (SOU 2016:28, 108).

När det gäller vilka krav som ställs på fordon och försöksverksamhet för ett beslut om tillstånd kan viss vägledning hämtas från de stöddokument som tagits fram av Transportstyrelsen. Här åsyftas stöddokument för ansökan, för tekniska krav samt för trafikregler. Förutsatt att kraven som ställs i förordningen och eventuella villkor som är förenade med tillståndet är uppfyllda ger förordningen en möjlig lösning på hela sekvensen av rangeringen av självkörande fordon. Det bör kunna ses som en tillfällig lösning i avvaktan på lagstiftning om självkörande fordon på allmän väg.

2.4. På lång sikt – en möjlighet enligt förslag i forskningsrapport på uppdrag av Utredningen om självkörande fordon på väg

För att återknyta till vad som inledningsvis nämnts ska några kommentarer lämnas mot bakgrund av forskarrapporten, En rättslig konstruktion för straffrättsligt ansvar gällande självkörande fordon – Forskarrapport till Utredningen om självkörande fordon på väg (Svedberg, W. 2017). Rapporten utgör ett resultat av det utredningsuppdrag som lämnats av Utredningen om självkörande fordon på väg till Statens väg- och transportforskningsinstitut. Utredningsuppdraget har bl.a. bestått i (1) att inventera aktuellt regelverk utifrån dagens regelverk om förarens ansvar sett ur ett straffrättsligt perspektiv ställt i relation till ett framtida regelverk om självkörande fordon, (2) analysera behovet av sanktionsväxling från en straffrättslig påföljd till en administrativ påföljd när det gäller ansvar för överträdelser av självkörande fordon samt (3) att analysera hur en framtida brottslighet kan ta sig uttryck i förhållande till självkörande fordon.

⁴ Beträffande nivåindelningen av automatiserad körning utgår utredningen från SAE:s indelning av automatiseringsnivåer (SOU 2016:28, 37).

Det bör understrykas att det ännu är oklart vad utredningen kommer att föreslå i sitt slutbetänkande som väntas i november 2017. Det återstår därför att se om de förslag eller delar av dessa som lämnas i forskarrapporten kommer att ligga till grund för utredningens förslag utifrån dess uppdrag att analysera om och hur reglerna behöver anpassas för självkörande fordon med syftet att skapa bättre rättsliga förutsättningar för introduktion och försök med självkörande fordon i allmän trafik.

Forskarrapportens huvudsakliga syfte har varit att utveckla en rättslig konstruktion för straffrättsligt ansvar gällande nivå 4 och 5 fordon på allmän väg i kollektivtrafik, i privattrafik och i yrkestrafik. I syftet har ingått att i ett vidare perspektiv undersöka om, och i så fall hur en rättslig infrastruktur för ett långsiktigt hållbart och trafiksäkert transportsystem skulle kunna se ut i ett såväl kort som långsiktigt perspektiv. Rättslig infrastruktur definieras i rapporten som ”det eller de regelverk som omgärdar en viss typ av verksamhet och för dess verksamhet grundläggande rättsliga relationer”.

I forskarrapporten lämnas flera förslag. Av de förslag som lämnas i rapporten är förslaget om införande av en ny lag om vägtrafikledning med krav på tillstånds- och anmälningsplikt för ”trafikfarlig verksamhet” av särskild betydelse. Detta eftersom förslaget innebär en möjlighet att uppnå detta projekts långsiktiga mål: att realisera hela sekvensen av rangeringen av självkörande fordon ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport”. För en närmare beskrivning av vägtrafikledningscentralen och dess uppgift hänvisas läsaren till forskarrapporten. Nedanstående utdrag belyser relativt väl hur en automatiserad logistik skulle kunna se ut med föreslagen reglering.

Att införa krav på tillstånds- och anmälningsplikt för sådan verksamhet som enligt lagstiftningen definieras som ”trafikfarlig verksamhet” innebär att det står alla fritt att ansöka om att få starta en vägtrafikledningscentral, förutsatt att man uppfyller de förutsättningar som anges i lagen om vägtrafikledning. En sådan ordning skulle således inte strida mot grundläggande unionsrättsliga principer. Här åsyftas framförallt principen om etableringsfrihet och friheten att tillhandahålla tjänster, företags och yrkesutövares rörlighet inom EU enligt artiklarna 26 (inre marknaden), 49–55 (etablering) och 56–62 (tjänster) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Detta möjliggör även att t.ex. gruvnäringen och andra verksamheter, där nivå 4 och 5 fordon brukas i verksamheten, kan ansöka om tillstånd för att bedriva vägtrafikledningscentral endast för den egna kärnverksamheten. Det kan finnas verksamheter som brukar nivå 4 och 5 fordon och som har behov av att regelbundet trafikera allmän väg, t.ex. malmtransporter från Kaunisvaaragruvan till Malmbanan, där det enligt min uppfattning förefaller omständligt att för varje transport skicka förfrågan till en ”allmän” vägledningscentral. För sådana näringar kan det tyckas motiverat att söka tillstånd för att bedriva vägtrafikledningscentral (min kursivering), (Svedberg, W. 2017, 36–37).

Ovan innebär att fordonstillverkare har möjlighet att för den egna kärnverksamheten söka tillstånd för att bedriva vägtrafikledningscentral för en automatiserad logistik.

3. Sammanfattande kommentarer

I denna studie belyses översiktligt rättsliga hinder och möjligheter att realisera rangering av självkörande fordon ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport” på kort och lång sikt. Undersökningen utgår metodologiskt från en abstrakt tankeram: *de lege lata* och *de lege ferenda*, där den juridiska innebörden förenklat kan beskrivas som ”vad lagen är” i förhållande till ”vad lagen borde vara” (eller den lag som man vill se i framtiden). Den rättsliga analysen visar att en oklar rättsfråga är fråga om vilket regelverk som ska tillämpas på företeelsen i allmänhet och på ifrågavarande ”fordon” i synnerhet. Ett annat sätt att uttrycka saken är om aktuella ”fordon” ska betraktas som ett *fordon* eller som en *maskin*.

Genom att synliggöra ett urval bestämmelser som visar på lagstiftningens tillkortakommanden i förhållande till aktuell teknologi kan det konstateras att det för närvarande saknas ett rättsligt regelverk som stöder en automatiserad logistik. I studien problematiseras rättsliga begrepp, termer och definitioner så som ”typgodkännande”, ”inhägnat område”, ”frihamnsområde” och ”maskin”. Aktuella fordon förefaller inte omfattas av de regelverk som närmast ligger till hands, d.v.s. typgodkännandedirektivet 2007/46/EG och maskindirektivet 2006/42/EG, åtminstone gäller detta vid en strikt tolkning av direktiven. I den mån en något ansträngd extensiv tolkning gör någondera direktiv tillämplig faller det på att varken teknologin eller företeelsen i sig (här åsyftas automatiserad logistik) omfattas av vad lagstiftaren hade i åtanke när lagstiftningen utformades. Med lagstiftning avses här både nationell lagstiftning och EU-rätt.

De regelverk som aktualiseras och åsyftas är dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (typgodkännandedirektiv 2007/46/EG), dels regelverket om grundläggande hälso- och säkerhetskrav som gäller för alla maskiner som släpps ut på marknaden inom EU, eller tas i drift första gången (maskindirektiv 2006/42/EG). En mycket förenklad beskrivning av regelverken är att det första direktivet, ur kontroll och säkerhetsaspekt, är trafikorienterad, och det andra arbetsmiljöorienterad.

Eftersom aktuella fordon inte omfattas av maskindirektivet 2006/42/EG presenteras ett tankeexperiment i studien - en syn på aktuella fordon som ”virtuella AGVer” och som därigenom transformerar aktuella fordon till maskiner, åtminstone bildligt sett. En sådan rättslig konstruktion skulle krävas för att uppfylla direktivets syfte om ett starkt skydd för hälsa och säkerhet för att en maskin ska få släppas ut på EU-marknaden, avlämnas för att tas i bruk eller tas i drift. I avsaknad av tillämplig lagstiftning(ar) skulle ”virtuella AGVer” rättsligt motiveras utifrån att den möjliggör genomförande av projektets syfte, samtidigt som den säkerställer skyddet av hälsa och säkerhet i enlighet med eller inom ramen för relevant lagstiftning. Ett problem är emellertid att de krav som ställs på AGVer inte är anpassade för AGVer i trafik, d.v.s. på allmän väg. En sådan rättslig konstruktion skulle därmed vara geografiskt inskränkt till industriområdet, därmed exkluderas en realisering av hela sekvensen av rangering av självkörande fordon ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport”. Den rättsliga konstruktionen, om den ens är möjlig, skulle därför endast lösa del av sekvensen av rangeringen av självkörande fordon, närmare bestämt endast då ”virtuella AGVer” befinner sig inom industriområdet. Vidare träffas mobila maskiner enligt maskindirektivet 2006/42/EG av både typgodkännandedirektivet 2007/46/EG (för trafik på väg) och maskindirektivet 2006/42/EG för alla andra risker än de som är förknippade med trafik på väg.

I studien konstateras att förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande möjliggör en realisering av hela sekvensen av rangering av självkörande fordon ”från lager till uppställningsplats för vidare sjö-, väg- eller järnvägstransport”. Till skillnad från den rättsliga konstruktionen om ”virtuella AGVer” är en tilltänkt försöksverksamhet med självkörande fordon inte geografisk bestämd. Att söka tillstånd för att testa och utvärdera automatiska funktioner som inte ingår i ett typgodkännande, enskilt

godkännande eller registreringsbesiktning enligt fordonslagen (2002:574) skulle kunna ses som en tillfällig lösning i avvaktan på lagstiftning om självkörande fordon på allmän väg. På så sätt möjliggörs en automatiserad logistik, åtminstone ”på prov”.

I studien ges ytterligare en möjlighet förutsatt att de förslag som lämnas i forskarrapporten, En rättslig konstruktion för straffrättsligt ansvar gällande självkörande fordon – Forskarrapport till Utredningen om självkörande fordon på väg (Svedberg 2017) ligger till grund för utredningens förslag. Det förslag som åsyftas är det om att införa krav på tillstånds- och anmälningsplikt för sådan verksamhet som enligt lagstiftningen definieras som ”trafikfarlig verksamhet”. Det innebär att det står alla fritt att ansöka om att få starta en vägtrafikledningscentral, förutsatt att man uppfyller de förutsättningar som anges i lagen om vägtrafikledning. Genom införande av lag om vägtrafikledning har fordonstillverkare möjlighet att för den egna kärnverksamheten söka tillstånd för att bedriva vägtrafikledningscentral för en automatiserad logistik. Förslaget bygger på att det finns olika typer av tillstånd och där vissa tillstånd inte nödvändigtvis innefattar grundidén om ett samhällsuppdrag för vägtrafikledningscentraler. Den rättsliga konstruktionen som presenteras i forskarrapporten förväntas främja ett långsiktigt hållbart transportsystem som främjar innovationer.

Som understrukits är det ännu oklart vad utredningen kommer att föreslå i sitt slutbetänkande som väntas i november 2017. Det återstår därför att se om de förslag eller delar av dessa som lämnas i forskarrapporten kommer att ligga till grund för utredningens förslag utifrån dess uppdrag att analysera om och hur reglerna behöver anpassas för självkörande fordon med syftet att skapa bättre rättsliga förutsättningar för introduktion och försök med självkörande fordon i allmän trafik.

Slutligen ska några kommentarer lämnas som inte har berörts i den rättsliga analysen men som i sammanhanget bör uppmärksammas. En automatiserad logistik innebär att de internationella konventionerna som reglerar frågor av karaktären "vem som bär risken vid olika delar under transporten, kostnader för frakt, tull m.m. behöver ses över och i vart fall behöver en automatiserad logistik beaktas i t.ex. fraktavtalen. Beroende på transportslag d.v.s. om aktuella fordon är tänkta att transporteras vidare via sjö-, väg- eller järnvägstransport är olika konventioner tillämpliga, t.ex. gäller Incoterms 2010 som ges ut av Internationella handelskammaren (ICC). Incoterms 2010 består av en serie av internationella handelstermer, standardiserade avtalsbegrepp beträffande hur transportkostnader och ansvar ska fördelas mellan köpare och säljare. Vidare gäller Rotterdamreglerna (Konventionen om avtal om internationell transport helt eller delvis till sjöss), CMR-konventionen (Konvention om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg) avseende internationell transport av gods på väg och COTIF 1999 och (Fördraget om internationell järnvägstrafik) CIM 1999 för järnvägstransporter.⁵ Här ska även nämnas att regeringen beslutade 13 januari 2017 att tillsätta en utredning för en modern reglering av godstransporter till sjöss (Dir. 2016:113). Konventionen om avtal om internationell transport helt eller delvis till sjöss, de så kallade Rotterdamreglerna. Enligt utredningsdirektivet ska utredaren lämna ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda Rotterdamreglerna och lämna ett förslag till ställningstagande. Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2018. Sammantaget innebär ovanstående att automatiserad logistik av självkörande fordon (Born to Drive) understöds av den internationella rätten som tar hänsyn till utvecklingen av automation inom andra trafikslag, däribland sjöfarten. Autonoma farkoster eller fartyg regleras för närvarande inte i den internationella rätten vilket innebär att en automatiserad logistik av självkörande fordon fordrar en nationell och ett internationellt regelverk som understödjer och inkluderar en bredare rättslig förståelse av ”automatiserad logistik”, där denna inte endast avser att det gods/material liksom

⁵ Se Dir. 2013:79, SOU 2014:26 och SOU 2015:9 och den proposition som följde på betänkandena 2014/15:58 i vilken modernare regler för internationell järnvägstrafik föreslås.

övervakning och förflyttning av densamma till en given uppställningsplats är automatiserad, utan att "automatiserad logistik" förstås i dess full räckvidd.

4. Referenser

Offentligt tryck

Dir. 2015:114, Självkörande fordon på väg.

Dir. 2013:79, En modern reglering av person- och godstransporter på järnväg.

Dir. 2016:113, En modern reglering av godstransporter till sjöss.

SOU 2014:26, Tillträde till COTIF 1999.

SOU 2015:9, En modern reglering av järnvägstransporter.

SOU 2016:28, Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet (Delbetänkande av Utredningen om självkörande fordon på väg).

Prop. 2014/15:58, Modernare regler för internationell järnvägstrafik.

Prop. 2001/02:130, Fordonslag, m.m.

EU-rättsakter

EU-kommissionen, Brussels, 2.3.2016 COM(2016) 62 final 2016/0036 (NLE), Proposal for a council decision on the signing, on behalf of the European Union, of the Paris Agreement adopted under the United Nations Framework Convention on Climate Change (förk. COM(2016) 62 final 2016/0036).

EU-kommissionen, Bryssel den 22.1.2014 COM(2014) 15 final, meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén. En klimat- och energipolitisk ram för perioden 2020–2030, (SWD[2014] 15-16), (förk. COM(2014) 15 final).

EU-kommissionen, Bryssel den 13.10.2014 COM(2014) 634 final, meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén. Utvecklingen mot en inre marknad för energi, (SWD[2014] 310-315 final), (förk. COM(2014) 634 final).

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (typgodkännandedirektiv 2007/46/EG).

Europaparlamentets och rådets direktiv förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG (omarbetning), (maskindirektiv 2006/42/EG).

Europeiska kommissionen näringsliv, Vägledning för tillämpning av maskindirektivet 2006/42/EG (andra utgåvan juni 2010).

Litteratur

Ahlén, Fredrik Fordonslag (2002:575), Lagkommentar Karnov (kommentaren uppdaterad per 1 juli 2017).

Ceder, M., Magnusson, Bengt, Olsson, Erik, Römbö, Eva, Ståhl, Åsa 2014. Trafikkommentarer, Stockholm, Norstedts juridik.

Svedberg, Gunilla Trafikförordning (1998:1276), Lagkommentar Karnov (kommentaren uppdaterad per 1 april 2017).

Svedberg, Wanna (2015), Offentlig upphandling En rättsvetenskaplig studie om möjligheter att i offentlig upphandling beakta sociala hänsyn och följa de internationella åtagandena om de mänskliga rättigheterna (Avdelning rättighet vid Västra Götalandsregionen och Juridiska institutionen vid Göteborgs universitet.

Svedberg, Wanna (2016). Nya och gamla perspektiv på ansvar? En rättsvetenskaplig studie om ansvar i en straffrättslig kontext gällande självkörande/uppkopplade fordon. VTI rapport 915. Linköping, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Svedberg, Wanna (2017). En rättslig konstruktion för straffrättsligt ansvar gällande självkörande fordon Forskarrapport till Utredningen om självkörande fordon på väg. VTI PM (Dnr. 2016/0585-7.1). Linköping, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Svensson, Eva-Maria (1997). Genus och rätt en problematisering av föreställningen om rätten. Iustus förlag AB, Uppsala.

Internetkällor:

http://www.auto-mat.ch/de/content/veranstaltung/170824_Driving-Future-Platform-Autonomous-Driving-and-the-Question-of-Digital-and-Analogue-Infrastructure.php (hämtat 2017-09-14).

https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2014-2019/sefcovic/announcements/speech-driving-future-platform-european-parliament_en (hämtat 2017-09-16).

Övrigt

Arbetsmiljöverket, Användning av truckar (AFS 2006:5).

