

2021-06-24

Till: i.remissvar@regeringskansliet.seKopia till: i.esd.remissor@regeringskansliet.seInfrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Svar på remiss I2021/01304

Infrastrukturdepartementet har remitterat Europeiska kommissionens förslag till förordning om harmoniserade regler för artificiell intelligens, Proposal for a Regulation laying down harmonised rules on artificial intelligence (Artificial intelligence act) and amending certain union legislative acts (COM(2021) 206).

BIL Sweden har efter kontakt med infrastrukturdepartementet getts möjlighet att inkomma med synpunkter på förslagen.

BIL Swedens synpunkter

BIL Sweden väljer att begränsa vårt yttrande till de frågor som vi uppfattar berör fordon. Med ”fordon” avses här de fordon som våra medlemmar tillverkar, d.v.s. personbilar, bussar, lastbilar och vissa typer av arbetsmaskiner.

Sektorielt tillvägagångssätt

BIL Sweden välkomnar EU-kommissionens sektoriella tillvägagångssätt där de tekniska kraven för fordonsprodukter integreras inom befintliga ramar för typgodkännande av fordon, EU-förordningarna 2018/858 och 2019/2144, därigenom undviks duplicering av styrmekanismer. EU-kommissionen har dock tagit sig friheten att tillåta sig föra in ändringar via delegerade akter, kontinuerligt. Detta tillvägagångssätt gör det mycket besvärligt för fordonsindustrin, att ge våra synpunkter.

Långa ledtider

Fordon har förmodligen betydligt längre utvecklingscykel än många andra produkter som innehåller AI. När EU-förordning 2018/858 kommer att ändras, när en framtida delegerad handling (delegated act) som inkluderar AI kommer antas, behövs en lämplig tidsram/ledtid för att såväl nya fordonstyper som alla fordonstyper ska uppfylla de nya kraven.

Teknikneutralitet

Teknikutvecklingen går mycket snabbt och AI-förordningens ambition är att påverka alla sektorer, den måste vara teknikneutral.

Harmonisering med UNECE

Fordonsindustrin är global. De svenska fordonstillverkarna, liksom de europeiska, exporterar sina produkter såväl till EU-länder som till länder utanför EU.

Det är viktigt att AI-förordningen inte skapar handelshinder och/eller minskar europeiska företags konkurrenskraft.

BIL Sweden anser att det är viktigt att AI-förordningen harmoniseras med det arbete som utförs på UNECE-nivå för fordonsreglering, t.ex. med arbetsgrupperna FRAV (Functional Requirements for Automated and Autonomous Vehicles) och VMAD (Validation Method for Automated Driving) när det gäller automatiserade fordon.

AI-förordningen i relation till redan befintlig reglering som berör AI

Innan nya EU-förordningar tas fram bör genomgång ske av redan befintliga regleringar som berör området AI, att identifiera var det finns överlapp och vad som inte finns med, de "vita fläckarna".

Det kan många gånger vara enklare, och gå snabbare, att föra in tillägg/justeringar till redan befintliga regelverk för sådant angående AI som saknas i redan befintlig regelverk än att skapa ett helt nytt.

Det kan även finnas sektorer/branscher som redan reglerat en aspekt som berör AI, där erfarenheter skulle kunna användas av andra sektorer/branscher. Inom fordonsindustrin finns tex en ny lagstiftning som reglerar rätten att föra mjukvaruuppdateringar, UNECE-R156, "Software update and software update management system", den kan intressera andra sektorer/branscher som arbetar med mjukvaruuppdateringar.

AI-förordningen i relation till GDPR (och kommande förslag om ePrivacy) mfl

Fordonstillverkarna ser också en betydande risk att de omfattande och höga krav som ställs i förslaget, i kombination med annan redan befintlig lagstiftning såsom GDPR (och även kommande lagförslag om ePrivacy), kan leda till att företag i vissa fall avstår från att använda AI och därmed förlorar de positiva effekterna, både för användarna och de personer som "utsätts" för AI.

BIL Swedens uppfattning är att detta kan påverka konkurrenskraften och attraktiviteten för EUs fordonstillverkare, dess leverantörer och hela samhället i stort.

Det ser även ut som att AI-förordningen, i alla fall delvis, överlappar med ramarna för dataskydd, produktsäkerhet, diskriminering och ansvar. Vi har i detta remissvar inte fördjupat oss i detta men det behöver ses över för att undvika dubbelreglering och otydligheter.

Definitionen av AI

AI-förordningen innehåller en mycket bred definition av AI. Den skulle vara betjänt av ännu större tydlighet, primärt vad avser definitionen av högrisk-AI-system och gränsdragningen för vilka AI-system som anses medföra hög risk.

Riskbaserat tillvägagångssätt

BIL Sweden stöder logiken bakom det riskbaserade tillvägagångssättet som anges i förslaget, detta bör säkerställa att kraven i AI-förordningen står i proportion till risknivån för AI-applikationer och att de inte blir så betungande för företag i hela Europa. Det är dock viktigt att högrisk är väldefinierat.

Art 9 om Riskhanteringssystem, innehåller en del vaga formuleringar vilket skapar rättsosäkerhet och bör därför förtydligas och förenklas.

Definitionen av hög-risk

Fordonsindustrin berörs i bilaga II genom WVTa och GSR och har därmed per definition klassificerats som högrisk.

BIL Sweden anser att ett förtydligande behövs, angående om det är alla system som omfattas av EU-förordning 2018/858 typgodkännande och GSR som per definition klassificeras som högrisk.

Fordonstillverkarna ser en betydande risk, om så är fallet, att AI inte kommer att användas i fordon. Det skulle i så fall tex resultera i att fordonsindustrin inte tillåts bidra lika mycket till ökad trafiksäkerhet som de hade kunnat göra.

BIL Sweden anser även att ett förtydligande behövs, ang definitionen art 3 (14) av ”säkerhetskomponent i en produkt eller ett system”.

Dataset

Art 10, §3, anger att ”Tränings-, validerings- och testningsdataset ska vara relevanta, representativa, felfria och fullständiga. De ska ha lämpliga statistiska egenskaper, däribland, i förekommande fall, vad gäller de personer eller grupper av personer som omfattas av den avsedda användningen av AI-systemet med hög risk.”

BIL Sweden anser att data, vanligtvis och i praktiken, aldrig kan garanteras vara helt ”fritt från fel” och ”komplett”, validering av sådant är inte praktiskt möjligt. Det är inte heller möjligt att helt säkerställa att all data har ”de lämpliga statistiska egenskaperna”.

Arkivering

Art 12, §2, anger att ”Loggningsfunktionerna ska säkerställa en spårbarhetsnivå som omfattar AI-systemets funktion under hela dess livscykel och som är lämplig för systemets avsedda ändamål.”

BIL Sweden anser att det behövs ett förtydligande vad som avses med ”livscykel”, om det innebär att händelser (loggar) måste förvaras under en produkts hela livstid.

Här är det viktigt att tänka på att förvaring av loggar under en längre tid kräver stor lagringskapacitet vilket kan leda till stora konsekvenser när det gäller ökade kostnader för datalagring, ökad energiförbrukning samt underhåll. Sammantaget skulle detta vara inkonsekvent med tanke på de mål för klimatneutralitet som fastställs i European Green Deal men även för målen att stärka europeisk konkurrenskraft.

Innovation och ”sandlådor”

BIL Sweden ansluter sig till Svenskt Näringslivs remissvar och anser att möjligheten till ”sandlådor” välkomnas, men att det behövs mycket skarpare förslag på experimentella möjligheter som gynnar teknikutveckling och innovation. I reglerade ”sandlådor” bör företag kunna testa idéer under begränsat ansvar samt utan att drabbas av det betungande marknadstillträdessystem som bedömningar av överensstämmelse utgör.

Innovationskapaciteten är central för konkurrenskraften och bör därför möjliggöras på ett tydligare och enklare sätt. Rätten att experimentera på vissa villkor bör ingå direkt i förslaget och inte överlämnas till respektive medlemsstat eftersom det skulle kunna leda till olika tolkningar och därmed villkor inom den inre marknaden. När det kommer till experiment för nya AI-lösningar är begränsningarna idag stora tex på grund av GDPR:s regler.

BIL Sweden står gärna till förfogande för fortsatta diskussioner eller eventuella klagoranden.

Maria Backlund

Teknisk samordnare: fordonslagkrav och forskning

BIL Sweden