

2018-08-31

Till:

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[marija.grekovska@regeringskansliet.se](mailto:marija.grekovska@regeringskansliet.se)

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Svar på remiss N2018/01630/MRT

### SOU 2018:16, Vägen till självkörande fordon – introduktion

BIL Sweden tackar för möjligheten att inkomma med våra medlemmars synpunkter på förslagen i slutbetänkandet "Vägen till självkörande fordon – introduktion" (SOU 2018:16). Vi värdesätter också att BIL Sweden erbjöds att delta i utredningen om självkörande fordon på vägs referensgrupp under arbetet med slutbetänkandet.

### En snabb utveckling mot mer och mer automatiserade fordon

Den svenska regeringen har satt upp högt ställda politiska mål inom en rad områden däribland säkerhet och miljö för vägtransporter. Svenskt trafiksäkerhetsarbete utgår från nollvisionen och de etappmål som riksdagen beslutar om på vägen dit. Det nuvarande etappmålet beslutades 2009 och innebär att antalet dödade ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel från 2007 till 2020. När det gäller klimatpåverkan från vägtransporter finns en vision om en fossilfri transportsektor till 2050.

Utvecklingen av allt säkrare fordon, vägar och annan infrastruktur står bakom en stor del av framgången för trafiksäkerheten i Sverige. Det sker en snabb teknikutveckling mot mer och mer automatiserade fordon. Systemen för att styra, bromsa och hantera fordonen automatiskt (för att bland annat undvika olyckor) finns redan (även om alla systemen ännu inte finns kommersiellt tillgängliga). Utmaningen ligger nu i att integrera fordonens system med människa, infrastruktur och andra trafikanter samt att garantera funktionalitet i alla tänkbara situationer.

Genom att de automatiserade fordonen och infrastrukturen kommer vara uppkopplade så kan de dela värdefull information mellan varandra, till exempel varna för om det är halt längre fram eller notera oskyddade trafikanter och meddela de uppkopplade fordonen var dessa är och på så sätt bidra till ökad trafiksäkerhet.

Platooning-projekten och de automatiserade bergtäktmaskins-projekten är två exempel där automatiserade fordon dessutom skapar nytta för miljön där mjuk och följsam körning resulterar i lägre bränsleförbrukning och därmed minskad klimatpåverkan.

Automatiserade fordon kan även underlätta arbetsmiljön, till exempel automatiserade sopbilar som följer efter föraren när han/hon går längsmed gatan, så att förarna inte behöver klättra in och ut ur fordonet för varje gång som sopbilarna ska förflyttas. Dessa fordon leder till betydligt färre in och

ur-stigningar per arbetspass och har således potential att minska risken för skador på förarnas höfter och knän (dessa skador är vanligt förekommande hos lastbilsyrkeschaufförer som ofta stiger in och ut ur fordon).

Utvecklingen mot mer och mer automatiserade fordon kommer alltså både gynna arbetet mot förbättrad trafiksäkerhet, minskad miljö- och klimatpåverkan samt arbetsskador.

## Reglering av fordon

BIL Sweden och våra medlemsföretag har följande synpunkter på hur reglering ska ske inom bland annat detta område: Fordon regleras idag genom lagar, förordningar och reglementen. Det är viktigt att kontinuerligt se över om dessa behöver anpassas i takt med teknikutvecklingen eller om något nytt regelverk behövs men det är samtidigt viktigt att inte reglera för mycket och för tidigt. Det är också viktigt att inte tekniskspecifika krav tas fram som riskerar att begränsa den tekniska utvecklingen inom vare sig säkerhets- eller miljöområdet.

Ändringar i befintliga lagkrav och eventuella kommande lagkrav

- ska vara teknikneutrala
  - vara harmoniserade med EU och UNECE
  - ska ha rimliga ledtider för introduktion samt ha flexibilitet för frivilliga system
  - ska kunna testas med beteende-baserade tester som komplement till prestanda-baserade tester
  - ska inte öka den administrativa bördan (men gärna minska den)
  - ska fungera gemensamt tvärs över alla samverkande aktörer såsom fordonsindustri, drivmedelsindustri, energibranschen, alternativbränsleleverantörer, infrastrukturbyggare, fordonsanvändare med flera
- BIL Sweden är positiva till att regeringen, den 12 november 2015, tog initiativ att tillsätta en särskild utredare med uppgift att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg.
  - BIL Sweden är positiva till utredningens förslag om reglering av försök med självkörande fordon på väg och till utredningens förslag till lag (2019:000) om automatiserad fordonstrafik. Vi har några synpunkter på den senare som redovisas på sidorna 3–9 i detta dokument.
  - BIL Sweden vill särskilt lyfta fram att det är viktigt att regeringen verkar för ett enhetligt regelverk inom EU och UNECE (WP1 och WP29). Fordon säljs på en global marknad och alla vinner på att regelverket för fordon är så enhetligt som möjligt och att olika medlemsländer inte drar iväg åt olika håll i regelgivningen. Genom Sveriges engagemang internationellt finns möjlighet att inte enbart påverka den svenska fordonsmarknaden (som för nya personbilar är 2 % i EU och 0,5 % globalt) utan även fordonsmarknaderna inom hela EU och globalt. Det öppnar också upp för möjligheter att exportera svenska säkerhets- och miljöinnovationer.
  - BIL Sweden anser att Sverige bör ta på sig ledarrollen och vara drivande inom EU, UNECE (WP29 och WP1). Det är viktigt att Sverige aktivt deltar i arbetet med anpassning och utveckling av berörda lagstiftningsområden i nära samverkan med den svenska fordonsindustrin för att möjliggöra högre automatiseringsnivå så att samhället får nytta av fördelarna som automatiserade fordon ger, såväl relaterade till trafiksäkerhetsmålen som till klimatmålen.

## BIL Swedens synpunkter på förslag till lag (2009:000) om automatiserad fordonstrafik

Vi väljer att endast lista de paragrafer (skrivna med blå text) där vi har en avvikande uppfattning eller andra kommentarer som vi vill framföra (skrivna med svart text). BIL Sweden stödjer alltså samtliga förslag som inte finns listade nedan utan förbehåll. Listningen är i den ordning som förslagen presenterades, de är inte rangordnade efter prioritet.

### 3 kap. Uppgifter och datalagring

#### Uppgifter

**2 §** För att ett sådant fordon som avses i 1 § ska få användas, ska uppgifter samlas in och lagras som avser:

1. aktivering och inaktivering av automatiserad körning,
2. fordonets begäran till förare att övergå från automatiserad körning till manuell körning,
3. felmeddelanden från fordonet, och,
4. fordonets hastighet om ett tillbud inträffar med fordonet.

För var och en av ovan nämnda uppgifter ska samtidigt fordonets chassinummer och tidpunkt för händelsen samlas in och lagras.

Uppgifterna ska lagras utanför fordonet, men får för en kortare tid lagras i fordonet i väntan på överföring. Uppgifter som lagras utanför fordonet ska lagras inom europeiska ekonomiska samarbetsområdet, men finnas tillgängliga för åtkomst i Sverige.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de uppgifter som avses i första till tredje stycket.

- BIL Sweden anser att förslaget 2§ 3. bör förtydligas enligt ”3. felmeddelanden som är väsentliga för den automatiserade körningen från fordonet, och,”.

*Anm: Detta beskrivs även i 13.15.4 (sid 741 andra stycket).*

- BIL Sweden anser att ordet ”chassinummer” i meningen ”För var och en av ovan nämnda uppgifter ska samtidigt fordonets chassinummer och...” bör bytas ut mot ”VIN (Vehicle Identification Number)”, detta för att undvika alla tänkbara missförstånd.

*Anm: Detta beskrivs även i 13.15.4 (sid 740 andra stycket).*

För det första behöver uppgifter om fordonets identitet samlas in.

Ett fordons identitet kan baseras antingen på registreringsnumret eller på fordonets tillverkningsnummer/chassinummer (VIN-nummer<sup>15</sup>).

För den som vill undgå ansvar är det relativt enkelt att manipulera registreringsskyltar, men det krävs betydligt mer arbete och mer kunskap för att manipulera ett fordons VIN-nummer. Utredningen gör därför bedömningen att det är fordonets chassinummer ska samlas in och lagras. Det går även att få fram VIN-numret genom tillgång till registreringsnumret.

Fotnot 15: VIN-kod (eng. Vehicle Identification Number) är det tillverkningsnummer som varje tillverkat fordon får som identifikation, även kallat chassinummer. Med hjälp av VIN-koden kan man på personbilar, bussar och lastbilar utläsa tillverkningsland, bilmodell, fabrik, utrustning m.m.

**Motivering:** BIL Sweden antar att begreppen rörts om en del, det är oklart för oss om



utredningen tänker sig samma definition av chassinummer som fordonstillverkarna använder sig av. Googlar man på chassinummer får man också upp olika varianter av betydelsen.

För oss är VIN att betrakta som fordonets personnummer (tio siffror). VIN är unikt, det finns endast ett fordon per VIN. Två fordon kan aldrig ha samma VIN.

Chassinumret kan betraktas som fordonets födelsedatum (personnumret utan de fyra sista siffrorna). Det kommer av en äldre benämning av karossnummer och avser egentligen de sista 7 siffrorna i VIN. För många år sedan lade man till en kod (bokstäver och siffror) för tillverkningsland, fabrikat, växellåda mm och lade dessa innan chassinumret, som ett komplement, och kom att kalla den längre bokstavs/siffer-serien för VIN (Vehicle Identification Number).

Registreringsnumret kan betraktas som fordonets namn (Anna, Johan).

Det är inte så svårt att byta namn, dvs registreringsnumret är det som har minst säkerhet.

Det är många som kan fylla år på samma dag, dvs chassinummer är inte helt unikt.

VIN är den unika identifieringen för varje fordon.

Därför anser BIL Sweden att VIN (Vehicle Identification Number) bör anges på samtliga ställen i förslagen där utredningen avser att identifiera ett unikt fordon.

## Ändamål

**7 §** Personuppgifter får samlas in och lagras om det är nödvändigt för att tillhandahålla uppgifter

1. för verksamhet för vilken staten ansvarar enligt lag eller annan författning när det gäller att förebygga, upptäcka, utreda eller lagföra brott eller
  2. för ändamålet att enskilda ska kunna ta till vara sina rättigheter i en civilrättslig process.
- BIL Sweden anser att förslaget behöver kompletteras med två punkter under förutsättning att det är klarlagt att lagstiftningen är ett komplement till GDPR, innebärande att lagstiftningen inte begränsar tillverkarnas rätt att behandla samma typ av data (eller annan typ av data) för samma ändamål i enlighet med GDPR".
3. för ändamålet att fordonstillverkare ska kunna bekämpa olovlig användning av automatiska körsystem och
  4. för ändamålet att fordonstillverkare ska kunna bedriva ett förebyggande produktsäkerhetsarbete avseende automatiserade fordon.

**Motivering:** I och med att förordning (EU) 2018/858 börjar gälla år 2020 kommer regelverket för produktsäkerhet och fordon att bli betydligt mer omfattande. Fordonstillverkare behöver då kunna ha möjlighet att samla in information för att kunna utföra det löpande arbetet med att arbeta förebyggande när det gäller produktsäkerhet. Det kommer då inte räcka med punkt 2 i förslaget eftersom den punkten avser att samla in uppgifter för att enskilda ska kunna ta tillvara sina rättigheter i en civilrättslig process. Fordonstillverkare behöver kunna samla in uppgifter för att exempelvis kunna besluta om återkallelser av automatiserade fordon.

*Anm: Detta beskrivs även under 13.15.3 (sid 737, andra stycket).*

## Ansvar

**26 §** Ansvarsbestämmelserna för ägare eller användare av fordon ska i fråga om fordon som tillhör eller används av staten eller en kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att ett brott mot lagen begås, men ett sådant ändå sker på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas ansvarsbestämmelserna i stället på den överordnade. I fråga om fordon som tillhör eller används av dödsbo, aktieföretag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, ska ansvarsbestämmelserna tillämpas på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen.

- BIL Sweden undrar om det smugit sig in ett skrivfel här, att det bör stå "... på grund av en underordnads åtgärd eller vållande... "?

## Avgift

**28 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgift för myndigheters kostnader för

1. prövning och tillsyn enligt detta kapitel eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av detta kapitel och
2. ersättning för ärendehandläggning enligt denna lag.

Regeringen får meddela föreskrifter om att en myndighet får bestämma att dess beslut om påförande av avgift enligt detta kapitel eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av detta kapitel ska gälla omedelbart även om beslutet överklagas.

- BIL Sweden stödjer förslaget. Det är dock naturligtvis önskvärt att avgifter för myndigheternas verksamheter hålls nere samt att de dessutom bör kommuniceras med så lång framförhållning som möjligt.

## 5 kap. Sanktionsavgift

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillämpningen av sanktionsavgift. Sanktionsavgift får dock endast avse överträdelser som i motsvarande fall en förare under manuell körning får ådömas böter för.

Regeringen får ange det högsta och lägsta belopp som sanktionsavgiften får fastställas till. Avgiftens belopp för olika förseelser fastställs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. När regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer beslutar om avgiftens storlek ska hänsyn tas till hur allvarlig överträdelsen är och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser. Hänsyn ska även tas till kostnaden för tillsyn.

- BIL Sweden anser att förslaget bör kompletteras med en mening "Utgångspunkten bör vara att sanktionsavgiften för en överträdelse av en enskild fordonsägare någorlunda följer det bötesbelopp en fysisk förare har att erlagga för samma överträdelse" och att den meningen förslagsvis läggs in mellan den näst sista och den sista.

*Anm: Detta beskrivs även under 13.13.2 (sid 703 andra stycket).*



## Bemyndigande

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur fordon, som inte är registrerade i vägtrafikregistret eller i motsvarande utländska register, ska märkas.

- BIL Sweden anser att förslaget bör kompletteras med orden "... ska märkas med syfte att förenkla identifiering av fordonsägaren."

*Anm: Detta beskrivs även i författningskommentaren (sid 953 första stycket).*

## BIL Swedens synpunkter på förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:498)

### 5 kap. Körkortsingripande

#### 3 §

- BIL Sweden undrar om det smugit sig in några hänvisningsfel här, att
  - g) 2 kap. 10 § bör vara 2 kap. 8 § ?
  - h) 2 kap. 11 § bör vara 2 kap. 9 § ?
  - 2.) 2 kap. 12 § bör vara 2 kap. ? § ?

#### 9 §

- BIL Sweden undrar om det smugit sig in ett hänvisningsfel här, att 2 kap. 10 § lagen (2019:000) bör vara 2 kap. 8 § lagen (2019:000)?

## BIL Swedens synpunkter på förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

### Föreslagen lydelse

#### 2 §

*Automatiserat fordon = Ett motordrivet fordon eller en cykel som kan föras av ett automatiskt körsystem.*

- BIL Sweden anser att vägtrafikdefinitionen för Automatiserat fordon ska vara "Automatiserat fordon = Ett fordon som kan föras av ett automatiskt körsystem."  
**Motivering:** Ordet "motordrivet" bör tas bort för ökad teknikneutralitet (automatiserade fordon kommer kunna ha olika framdrivningsmetoder). Orden "eller en cykel" bör tas bort eftersom cyklar redan ingår i kategorin fordon enligt 2§ lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (en cykel är alltså per definition att betrakta som en sorts fordon och det blir då konstigt att tala om fordon och cyklar som två olika kategorier).

## BIL Swedens synpunkter på förslag till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460) och den nu gällande kamerabevakningslagen (2018:1200)

Utredningen utgick från och tog ställning till den dåvarande kameraövervakningslagen (2013:460), eftersom det var den som gällde när utredningen togs fram.

### Nuvarande lydelse i kameraövervakningslagen (2013:460)

#### 10 § Tillstånd till kameraövervakning krävs inte

1. vid övervakning som sker med en övervakningskamera som för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande *för att förbättra sikten för föraren eller användaren,*

### Utredningens föreslagna lydelse med referens till kameraövervakningslagen (2013:460)

#### 10 § Tillstånd till kameraövervakning krävs inte

1. vid övervakning som sker med en övervakningskamera som för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande.

Den 1 augusti 2018 trädde den nya kamerabevakningslagen (2018:1200) i kraft.

Eftersom den här remissen lämnas in efter den 1 augusti 2018 så väljer BIL Sweden att även referera till denna.

### Nuvarande lydelse i kamerabevakningslagen (2018:1200)

#### 9 § Tillstånd till kamerabevakning krävs inte vid

9. bevakning som sker för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön från ett fordon, en maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren.

### Utredningens föreslagna lydelse (utredningens svar på remiss Ju2017/05495/L6 (SOU 2017:55), en ny kamerabevakningslag)

#### 10 § Tillstånd till kamerabevakning krävs inte

9. vid bevakning som sker med en kamera som för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande.

- BIL Sweden anser att punkten beskriven ovan, såväl i den gamla kameraövervakningslagen som i den nya kamerabevakningslagen, inte är teknikneutralt utformad. I punkten anges "förbättra sikten för föraren eller användaren", d.v.s. vi tolkar därmed att skrivningen i förslaget utgår ifrån att det finns en fysisk förare eller användare i eller nära fordonet. Den tekniska utvecklingen går mycket snabbt. Det är mycket troligt att framtidens fordon inte nödvändigtvis kommer innehålla någon förare eller person över huvud taget. Vi beskriver detta mer i detalj i BIL Swedens svar på remiss Ju2017/05495/L6 (SOU 2017:55), en ny kamerabevakningslag.
- BIL Sweden anser att tillståndsplikten inte ska gälla kameror som är monterade på och/eller i fordon av fordonstillverkarna för bevakning som sker för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön från ett fordon, en maskin eller liknande och/eller med minskad miljöpåverkan.
- BIL Sweden föreslog följande formulering i vårt svar på remiss Ju2017/05495/L6 (SOU 2017:55), en ny kamerabevakningslag, vilken vi fortfarande föreslår:
  - 9 § Tillstånd till kameraövervakning krävs inte vid
  9. bevakning som sker med en eller flera kameror för säkerheten i trafiken, arbetsmiljön eller minskad miljöpåverkan från ett fordon, en maskin eller liknande.



## BIL Swedens synpunkter på förslag till förordning (2019:000) om automatiserad fordonstrafik

**4 §** Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om förare av automatiserade fordon.

- BIL Sweden förmodar att förslaget bör kompletteras med en hänvisning till 2 kap. 3 § lagen (2019:000).

**7 §** Datainspektionen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn som sker med stöd av första stycket.

- BIL Sweden förmodar att förslaget bör kompletteras med en hänvisning till 3 kap. 22 § lagen (2019:000).

**9 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning enligt 3 kap. 9 § lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik.

- BIL Sweden undrar om det smugit sig in ett hänvisningsfel här, att 3 kap. 9§ lagen (2019:000) bör vara 3 kap. 28§ lagen (2019:000)?

## BIL Swedens synpunkter på förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

### Föreslagen lydelse

#### 2 kap. 10 §

*D13 Påbjudet körfält eller körbana för automatiserade fordon.*

*D14 Påbjudet körfält eller körbana för automatiserade motorredskap klass II*

- BIL Sweden förmodar att texterna i höger kolumn gäller både för vägmärket D13 och D14. Om ja så föreslår vi att det förtydligas. Om ja, så kan även upprepningen ” *Gäller tillåtelsen viss tid anges det på samma tilläggstavla.*” tas bort.

## BIL Swedens synpunkter på förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

### Föreslagen lydelse

#### 8 kap 16 §

*4. automatiserade fordon, som inte ska ha en registrerings skylt (alt. motorredskap klass II) får tas i bruk eller användas endast om de är märkta enligt Transportstyrelsens föreskrifter.*

- BIL Sweden anser att förslaget bör kompletteras med orden ”... med syfte att förenkla identifiering av fordonsägaren.”

*Anm: Detta beskrivs även i författningskommentaren (sid 953 första stycket).*



## BIL Sweden ser behov av ytterligare utredningar

Utredningen (både delbetänkandet och slutbetänkandet) har varit värdefulla för svensk fordonsindustri samt för Sveriges förutsättningar att vara ledande inom utvecklingen mot automatiserade fordon och automatiserad körning på väg. Den föreslagna lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik är ett viktigt första steg även om vi ser att arbetet inte slutar här då den tekniska utvecklingen går mycket fort. Fortsatt arbete kommer behövas inom en del områden, till exempel:

### 13.19.3 Digital information

**Förslag:** Ett uppdrag bör ges till Trafikverket att i samråd med andra aktörer analysera omfattningen av det offentliga uppdraget vad avser digitalisering av infrastrukturinformation, innefattande bland annat hur mycket information och på vilket sätt som denna bör tillhandahållas av det allmänna och vad som bör och kan skötas av privata organisationer och företag, finansieringsfrågor kring digitaliseringen av transportinfrastrukturen och säkerhetsfrågor. Analysen bör även innehålla ett samlat grepp om väg- och trafikdata i NVDB.

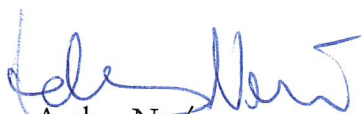
- BIL Sweden stödjer utredningens förslag. Det är viktigt att digitaliseringen av väginfrastrukturen fortsätter och att infrastrukturen fungerar tillsammans med autonoma fordon. Framförallt behöver regelgivningen för trafikregler digitaliseras ytterligare. Det är också viktigt att regelverket alltid är uppdaterat. Det behöver också finnas ett fastställt (läsbart för fordonet) gränssnitt för kungörelser av trafikföreskrifter.

### Kör- och vilotider

Det nuvarande regelverket för kör- och vilotider är skrivet utifrån att samtliga fordon har en förare som utför hela köruppgiften.

- BIL Sweden anser att regelverket för kör- och vilotider bör ses över för att reda ut hur kategorier och klassificering av olika arbetsuppgifter påverkas av olika nivåer av automatiserad körning. Det är viktigt att Sverige aktivt driver den här frågan inom EU.

Vi ser fram emot att fortsatt bidra med vår kunskap inom detta, för våra medlemmar, viktiga område!



Anders Noren  
Teknisk chef  
BIL Sweden



Maria Backlund  
Teknisk samordnare: fordonslagkrav och forskning  
BIL Sweden