

# YTTRANDE

2018-08-30

Dnr N2018/01630/MRT

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

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

(dnr N2018/01630/MRT)

### Sammanfattning

RISE Viktoria har fokuserat följande avsnitt i detta remissvar:

	Sammanfattning
5	Automatiserad körning i ett samhällsperspektiv
3	Automatiserad körning
7	Fordon
9	Digital (och fysisk) väginfrastruktur
13	Förslag och bedömningar
15	Konsekvenser av förslagen

Detta innebär att vi i de enskilda kommentarerna har pekat ut en del ämnen och områden som vi tycker att utredaren har diskuterat för lite eller inte alls, men som kanske återfinns i andra avsnitt än de ovanstående.

Överlag tycker vi att betänkandet är gediget och har behandlat många viktiga ämnen som resulterat i flera bra förslag. Det lyser dock igenom betänkandet att det råder viss osäkerhet kring den pågående tekniska utvecklingen och vilken riktning den kommer att ta. Utredaren har på många ställen en brasklapp av typen ”men tekniken är inte mogen”, vilket ger en känsla av att utredningen haft tekniken som utgångspunkt. På sätt och viss är det bra, men en utredning som denna borde ha samhällsutmaningar som behöver lösas som utgångspunkt.

Vår tolkning är att betänkandet handlar nästan enbart om SAE-automationsnivåerna 4 och 5. Detta utifrån definitionerna som tagits fram, dvs. när betänkandet använder begreppet ”automatiserat fordon” så har vi tolkat att det syftar till nivå 4/5. Givet detta, tycker vi att betänkandet borde ha belyst nivå 3 och hur den ska hanteras på ett betydligt tydligare sätt. Detta eftersom nivå 3 lämnar mycket tolkningsutrymme, och även om svenska fordonstillverkare inte tror på nivå 3 så innebär inte detta att sådana fordon inte kommer finnas på marknaden.

Vidare anser vi att betänkandet kunde ha tagit större hänsyn till förarstödsystem, speciellt när trafiksäkerheten diskuteras. Dessa system finns på marknaden idag, och det finns studier som visar stor trafiksäkerhetsnytta när dessa används. Men spridningen/användningen av dessa förarstödsystem går inte strålande och i bakgrundsmaterialet borde det framgå tydligare under vilka förutsättningar som automatiserade fordon väntas öka trafiksäkerheten, dvs. vad är det som talar för att automatiserade fordon kommer "lyckas" slå igenom bättre än förarstödsystem?

Betänkandet är generellt sätt positivt till automatiserade fordon, speciellt om man bara läser Sammanfattningen. För att ge mer nyanserad bild borde möjliga negativa effekter av automatiserade fordon belysas bättre. I synnerhet borde betänkandet belyst på ett tydligare sätt möjliga negativa effekter gällande trafiksäkerhet, trafikflöden, markanvändning, balansen mellan landsbygden/urban.

Något annat som kunde ha framhävts mer är samverkan mellan automatiserade fordon och andra trafikanter. Behöver de något extra stöd för att känna sig trygga? Likaså borde betänkandet angett tydligare riktlinjer och rekommendationer gällande samverkan med fordonets egna passagerare (inkl. föraren).

Slutligen borde betänkandet på ett tydligare sätt pekat ut forsknings- och innovationsbehov inom området, på både kort och lång sikt, samt vilka aktörer och samarbeten som behövs för att nå dit.

## Avsnitt Sammanfattning

- Sida 36: Om det visar sig att utvecklingen ger negativa effekter, t.ex. ökat antal olyckor eller ökad trängsel, borde väl samhället ha möjlighet att begränsa, inte bara främja, utvecklingen?
- Sida 43: Kraven på att en förare under automatiserad körning ska uppfylla krav vad gäller behörighet och andra krav innebär en konflikt med att t.ex. blinda personer som åker i en automatiserad taxi och inte har den grundläggande förmågan att utföra de uppgifter som föraren har ansvar för.
- Det är viktigt att ett fordon på SAE-nivå 3 har en konstruktion som minimerar missförstånd hos föraren om huruvida fordonet begär att föraren tar över eller inte. Även missförstånd hos föraren om det är föraren eller bilen som för tillfället styr fordonets färd behöver minimeras. Betänkandet borde ha tagit upp om det behövs åtgärder för att säkra detta.
- Sida 44: Fordon för automatiserad körning på allmän väg kommer med all säkerhet att innehålla konstruktioner som utgör mycket komplexa system. De flesta ägare av fordon för automatiserad körning kommer troligen inte att klara av att i förväg utvärdera risken att fordonet kommer att bryta mot gällande trafikbestämmelser. Det är ett stort ansvar som läggs på ägaren.

## Avsnitt 3.7 Utvecklingen av automatiserad körning

- 3.7.2, sida 210: En idé med kolonnkörning är att hålla korta avstånd mellan fordonen i kolonnen. Betänkandet borde beskriva hur detta är förenligt med 14 § i 3 kap. av Trafikförordning (1998:1276) – att varje fordon i kolonnen måste kunna stanna på den del av vägen som är fram till framförvarande fordon (i kolonnen).

## Avsnitt 5.1: De transportpolitiska målen

- 5.1.1, sida 274: Minskning av antalet omkomna och skadade med automatiserade fordon gäller under förutsättning att det automatiserade körsystemet - elektronik och mjukvara - fungerar rätt vilket flera forskare pekat på kan ligga långt bort i tiden. Jämför alla "buggfixar" som körs dagligen i appar.
- Minskning av klimatpåverkan och ökning av energieffektiviteten i transportsystemet gäller under förutsättning att inte marknaden driver delade tjänster mot såpass hög tillgänglighet att långa laddtider omöjliggör elektrifiering. Likaså att inte transporterna blir så billiga och enkla att antalet istället ökar, och att inte kollektivtrafiken påverkas negativt.
- 5.1.1, sida 275: Med det föreslagna förarbegreppet så utesluts nya grupper som barn, unga, äldre, handikappade fortfarande.

Det finns en risk att enkla, bekväma och billiga eller helt gratis transporter istället slår ut kollektivtransporterna.

- 5.1.1, sida 276: Den mänskliga faktorn försvinner men ersätts av fel i mjukvara och elektronik. Man får inte jämföra människor som gör fel med maskiner som gör rätt, när maskinerna de facto ofta innehåller fel.
- 5.1.4, sida 281: Automatiserade fordon som kör iväg och parkerar på egen hand, till exempel utanför stadskärnan, innebär ett ökat trafikarbete.

Under överskådlig tid kommer manuellt framförda bilar också att finnas vilket t.ex. kan kräva dubbla p-hus eller att lösningarna med nya byggnormer etc. fördröjs väsentligt.

## **Avsnitt 7.4 Registrering av fordon**

- 7.4.1, sida 365: För att polis ska kunna utföra sitt uppdrag krävs att ett automatiserat fordon har förmåga att ta order från en polisman och att ett automatiserat fordon som saknar förare på plats kan kommunicera att det har uppfattat och kommer att följa polismans order. Beredningen borde ha tagit upp ifall detta innebär att lagar och regler behöver ändras och i så fall på vilka sätt.
- 7.4.1, sida 367: Betänkandet borde beskriva i mer detalj vad som avgör ifall ändringar i mjukvara innebär att fordonet behöver genomgå en ny registreringsbesiktning, till exempel för kartor, (självlärande) algoritmer och konfigurationer. Betänkandet borde också beskriva om det finns en skillnad mellan mjukvara som är installerad i fordonet och mjukvara som finns i system som ligger utanför fordonet men som används av fordonet när det kör.

## **Avsnitt 7.6 När något ändras på fordonet**

- 7.6, sida 371: Betänkandet borde beskriva i mer detalj vad som avgör ifall ändringar i mjukvara innebär att fordonet behöver genomgå en ny registreringsbesiktning, till exempel för kartor, (självlärande) algoritmer och konfigurationer. Betänkandet borde också beskriva om det finns en skillnad mellan mjukvara som är installerad i fordonet och mjukvara som finns i system som ligger utanför fordonet men som används av fordonet när det kör.

## **Avsnitt 9.2 Körning på väg**

- 9.2, sida 447: Vägtrafiken är idag ett öppet system där trafikanterna koordinerar sig med varandra med hjälp av både formella och informella trafikregler, vägmarkeringar och trafiksignaler.

## **Avsnitt 9.3 Digital väginfrastruktur – kartor m.m.**

- 9.3, sida 452: Det finns redan idag exempel på digitala tjänster som används för att dela information mellan olika trafikanter i realtid.
- 9.3, sida 453: Fordon behöver ha tillgång till digitala kartor som är anpassade efter fordonets teknik för att kunna navigera. Därmed inte sagt att varje fordonstillverkare behöver ha egna kartor.
- 9.3, sida 454: Öppen data behöver inte vara gratis.

## **Avsnitt 9.4 Digital infrastruktur – intelligenta samverkande transportsystem**

- 9.4.6, sida 467: Inom kooperativ ITS skickar alla enheter när de vill och därför blir det lätt kollisioner när det finns många enheter som skickar information samtidigt vilket kan resultera i att informationen inte kommer fram.

## **Avsnitt 9.5 Fysisk väginfrastruktur**

- 9.5.4, sida 486: Konsekvenserna av att lokala trafikföreskrifter om transport av farligt gods inte blir sökbara i Nationella vägdatatabasen borde beskrivas tydligare.
- 9.5.6, sida 494: Detta ställer krav på att fordonet kan kommunicera att det inte kommer att fortsätta sin färd. Om det finns många tillverkar så kan det bli många olika sätt som kommunikationen sker på. Om denna kommunikation standardiseras så minskar problemet. Möjligheten att kunna stoppa ett automatiserat fordon kan komma att missbrukas av personer som inte har befogenhet att göra detta. Betänkandet borde beskriva vad som bör gälla när det händer.

## **Avsnitt 13.1 Transportpolitiska mål och automatiserade fordon**

- 13.1, sida 613: Det är viktigt att belysa möjliga negativa konsekvenser som automatiserade fordon skulle kunna medföra, något som saknas i nuvarande utformning av kapitlet. Borde kanske nämna något om koppling till nya mobilitetsformer (t.ex. skottrar, flygande bilar) som håller på att utvecklas och hur automatiserade fordon bör förhålla sig till utvecklingen av dessa.

## **Avsnitt 13.2 Förslag med olika tidsfokus**

- 13.2.1, sida 615: Betänkandet beskriver att regelverket behöver anpassas för SAE-nivåerna 4–5. Innebär det att regelverket inte behöver anpassas för nivå 3, eller utsluter betänkandet att nivå 3 kommer att införas på marknaden?

13.2.4, sida 618: Betänkandet borde understryka att Sverige bör ta en ledande roll i utvecklingen av internationellt regelverk givet tidigare nämnda förutsättningar så som ett gott nationellt samarbete mellan olika aktörer.

Betänkandet föreslår att automatiserade klass II motorredskap ska kunna föras utan tillstånd. Innebär det att vem som helst som tror sig ha fordon av Klass II kan testa dem i trafiken utan att behöva ansöka om tillstånd eller fråga myndigheter om råd? Betänkandet borde beskriva på vilket sätt den tagit hänsyn till möjliga negativa konsekvenser av detta.

## Avsnitt 13.3 Nya definitioner

13.3, sida 626: I beskrivningen av begreppet "automatiskt körsystem" borde betänkandet förtydliga att det inte behöver handla om kontroll under en hel resa, utan att det kan gälla under vissa förhållanden.

## Avsnitt 13.5 Förare

13.5.1, sida 634: En idé med kolonnkörning är att hålla korta avstånd mellan fordonen i kolonnen. Betänkandet borde beskriva hur detta är förenligt med 14 § i 3 kap. av Trafikförordning (1998:1276) – att varje fordon i kolonnen måste kunna stanna på den del av vägen som är fram till framförvarande fordon (i kolonnen).

13.5.1, sida 635: Betänkandet lägger tonvikt på att ett fordon ska kunna föras på ett tillräckligt säkert sätt. Detta är väldigt vagt och ger ingen uppfattning om vad menas med "tillräckligt säkert".

13.5.3, sida 642: Om föraren av ett nivå 3-fordon missar att fordonet begär att föraren ska ta över så kan det leda till tillbud. Betänkandet borde ha diskuterat behovet att reglera på vilket sätt som ett nivå 3-fordon kommunicerar en begäran till föraren att ta över.

13.5.4, sida 644: I beredningens förslag finns inte krav på att information om order under automatiserad körning, med undantag för att växla till manuell körning, ska samlas in och lagras. Då kan man i efterhand inte vara säker på om automatiken självständigt eller om automatiken under påverkan av order från föraren orsakat att fordonet brutit mot trafikregler. Man efter en olycka vara begränsad till förarens egna uppgifter om vad som har hänt. Det finns då en risk att ägaren får ta ansvar för händelser som beredningen menar att föraren borde ta ansvar för.

Beredningen borde också ha diskuterat hur ansvar ska fördelas ifall fordonet har brutit mot trafikregler efter att ha uppfattat att föraren har gett en order men där föraren hävdar att denne inte hade för avsikt att ge fordonet denna order.

## **Avsnitt 13.6 Körkort och förarbehörighet**

13.6.3, sida 663: Det är viktigt att ett fordon på SAE-nivå 3 har en konstruktion som minimerar missförstånd hos föraren om huruvida fordonet begär att föraren tar över eller inte. Även missförstånd hos föraren om det är föraren eller bilen som för tillfället styr fordonets färd behöver minimeras. Betänkandet borde ha tagit upp om det behövs åtgärder för att säkra detta.

## **Avsnitt 13.11 Trafikförordningen anpassas för automatiserad körning**

13.11.1, sida 691: För att det ska fungera smidigt med blandad trafik kan det finnas fall där fördelarna att fordon under automatiserad körning har ett trafikbeteende som liknar det som fordon som körs manuellt uppvisar överväger nackdelarna med att olika regler gäller för olika automatiseringsgrad.

## **Avsnitt 13.14 Fordon**

13.14.1, sida 707: Här saknas kategorin "utrustning som behövs för automatiserade fordon som kan behöva förarstöd", dvs. utrustning för kommunikation (förhandling av) och överlämning av kontrollen av fordonet mellan fordon och förare samt för inhämtning och lagring av information om när fordonet begärt att föraren ska ta över.

I kategorin "utrustning som enbart ett automatiserat fordon behöver" saknas en diskussion om ifall nya krav på automatiserade fordon är nödvändiga eller önskvärda med avseende på interaktion med andra fordon, med andra trafikanter och med infrastruktur.

13.14.3, sida 713: I betänkandet föreslås att automatiserade motorredskap klass I som förs i högst 20 kilometer per timme ska undantas från krav på tillstånd för försöksverksamhet och ska få framföras utan förare. Betänkandet föreslår alltså inte att alla fordon ska ha en förare.

## **Avsnitt 13.15 Insamling och lagring av data**

13.15, sida 724: Ett automatiserat fordon kommer troligen att samla in mycket stora mängder information. Ett automatiserat fordon kommer dessutom att utgöra ett mycket komplext system av olika sorters databehandling. En hel del information kan även komma att överföras från fordonet till fordonstillverkarens IT-system för lagring och vidare behandling. Antagligen så kommer många personer ur allmänheten att sakna förmåga, eller inte orka lägga ner den arbetsinsats som kommer att krävas för, att fatta ett informerat och insatt beslut om vilka personuppgifter som behandlas, hur dessa behandlas, lagras och kommuniceras, vem som kan få tillgång till vilken information samt alla möjliga konsekvenser för personen som följer av detta.

- 13.15.1, sida 729: Ett automatiserat fordon kommer troligen att samla in mycket stora mängder information. Ett automatiserat fordon kommer dessutom att utgöra ett mycket komplext system av olika sorters databehandling. En hel del information kan även komma att överföras från fordonet till fordonstillverkarens IT-system för lagring och vidare behandling. Antagligen så kommer många personer ur allmänheten att sakna förmåga, eller inte orka lägga ner den arbetsinsats som kommer att krävas för, att fatta ett informerat och insatt beslut om vilka personuppgifter som behandlas, hur dessa behandlas, lagras och kommuniceras, vem som kan få tillgång till vilken information samt alla möjliga konsekvenser för personen som följer av detta.
- 13.15.1, sida 730: Vid forskning och utveckling av automatiserade fordon är det viktigt att i efterhand kunna analysera trafiksituationer och interaktioner mellan fordon och människor för att kunna analysera hur ett automatiserat fordon reagerade på en viss situation och varför. Betänkandet borde ha tagit upp hur detta intresse ska vägas mot individers rätt till inflytande över insamling och behandling av personuppgifter.
- 13.15.3, sida 736: Interaktion mellan fordon samt mellan trafikanter och fordon kan komma att förändras som en konsekvens av att automatiserade fordon tillåts på allmän väg. Mer forskning behövs inom detta område för att förstå vad som kan komma att förändras och hur man kan förhindra förändringar som ses som negativa eller oönskade.
- 13.15.3, sida 737: Att använda nuvarande erfarenheter från DriveMe som underlag för rekommendation om extern utmärkning av automatiserade fordon är bristfälligt då projektet inte genomförts i någon större skala, och insamlade data är ej representativa på något sätt. Rent teoretiskt finns en liknande risk redan idag att någon "sätter på prov" en ny bil eftersom nya bilar är utrustade med funktioner som automatisk bromsning, men det finns ingen statistik som visar att detta uppstår i verkligheten. Betänkandet borde ta hänsyn till andra studier kring samverkan mellan automatiserade fordon och andra trafikanter (fotgängare, cyklister, etc.) som tyder på att automatiserade fordon som visar information utåt bidrar till ökad upplevd säkerhet och trygghet.
- 13.15.4, sida 741: En förare av ett automatiserat fordon kommer att behöva tid för att på ett säkert sätt ta över kontrollen över fordonet från det att fordonet signalerar att det begär hjälp. Beredningen borde ha beskrivit eller diskuterat hur lång tid som får gå innan föraren har straffansvar. Det behövs mer forskning om hur lång tid en förare kan behöva för att ta över kontrollen på ett säkert sätt under olika förhållanden. Betänkandet borde beskriva vilket ansvar som en förare av ett automatiserat fordon har att informera sig om ifall fordonet är konstruerat på ett sådant sätt att det kan uppstå situationer som fordonet inte klarar på egen hand och att föraren i så fall är ansvarig för körningen om fordonet begär att föraren ska ta över kontrollen.



Betänkandet borde också beskriva vad som gäller med avseende på straffansvar om ett automatiserat fordon har signalerat en begäran till föraren att ta över men att föraren inte har uppfattat detta.

13.15.4, sida 747: Förslaget är att uppgifter om fordonets hastighet får samlas in och lagras vid en särskild händelse. Betänkandet borde specificera ett tidsintervall eller åtminstone beskriva lite närmare hur lång tid innan/efter händelsen som uppgifter om hastigheten får samlas in.

13.15.4, sida 749: Betänkandet borde beskriva vems skyldighet det är att informera fordonsägaren på ett tydligt sätt om vilka uppgifter som samlas in. Det skulle också vara intressant att få veta om utredningen diskuterat hur sådan information bör utformas för att få önskvärd effekt - bör det finnas någon standard för information till fordonsägaren?

13.15.6, sida 753: Beredningen borde ha visat hur ska en person som använder ett delvis automatiserat fordon som förare ska kunna veta att kravet på insamling och lagring av data inte är uppfyllt och att fordonets inte får framföras automatiskt, t.ex. vid konkurs eller att någon del av funktionen att lagra data inte fungerar (pga. att något i kedjan från fordonets komponenter till utrustning hos den som sköter lagringen brister).

13.15.8, sida 755: Kommunikation medför (temporär) lagring av data. Beredningen borde ha tagit upp ifall beredningens förslag innebär att information inte får överföras via telekommunikationsnätverk ifall fordonet befinner sig utanför EES, eller om det är tillåtet under vissa förutsättningar som till exempel att informationen är krypterad.

Det borde framgå mer specifikt under hur lång tid som uppgifterna får lagras i fordonet, ”en kort tid” lämnar mycket tolkningsutrymme.

13.15.9, sida 761: Det borde tydliggöras i vilken form som informationen ska lämnas in till myndigheterna, eller åtminstone efterlysa en standard.

## **Avsnitt 13.17 Frågor om civilrättsligt ansvar**

13.17, sida 775: Betänkandet beskriver behovet av konsumentupplysning. Här borde det tilläggas att även de som inte direkt brukar det automatiserade fordonet dvs. allmänheten (fotgängare, cyklister, etc.) borde upplysas speciellt under introduktionsfasen.

13.17, sida 778: Betänkandet beskriver att funktionen automatiserad körning kommer ha kortare livslängd än funktionen manuell körning. Här är det oklart om utredningen tagit hänsyn till hur den förkortade livslängden kommer att påverka samhället i stort och hur detta relaterar till de transportpolitiska målen.

Betänkandet borde ha tagit upp om, och i så fall hur, marknadsföring av nivå 3-fordon bör regleras för att missförstånd om fordonets förmåga att köra på egen hand kan minimeras.

## Avsnitt 13.18 Trafikförsäkringssystemet

13.18.1, sida 780: En idé med kolonnkörning är att hålla korta avstånd mellan fordonen i kolonnen. Betänkandet borde beskriva hur detta är förenligt med 14 § i 3 kap. av Trafikförordning (1998:1276) – att varje fordon i kolonnen måste kunna stanna på den del av vägen som är fram till framförvarande fordon (i kolonnen).

## Avsnitt 13.19 Infrastruktur

13.19.1, sida 786: Enligt betänkandet kommer automatiserade fordon genom sitt trafikbeteende att kunna utgöra hinder för andra trafikanter. Betänkandet borde beskriva hur detta är förenligt med kraven på trafikanter i Trafikförordning (1998:1276).

13.19.2, sida 797: En idé med kolonnkörning är att hålla korta avstånd mellan fordonen i kolonnen. Betänkandet borde beskriva hur detta är förenligt med 14 § i 3 kap. av Trafikförordning (1998:1276) – att varje fordon i kolonnen måste kunna stanna på den del av vägen som är fram till framförvarande fordon (i kolonnen).

13.19.2, sida 798: Enligt betänkandet kommer automatiserade fordon genom sitt trafikbeteende att kunna utgöra hinder för andra trafikanter. Betänkandet borde beskriva hur detta är förenligt med kraven på trafikanter i Trafikförordning (1998:1276).

## Avsnitt 15.2 Införande av regler för automatiserad körning och vad som ska uppnås

15.2, sida 829: Förslaget är att föraren ska vara ansvarig för uppgifter som att bäla barn. Med tanke på detta blir taxitjänster med SAE-nivå 4/5 bilar utan förare ombord otillgängliga för barn och andra grupper i samhället som behöver stöd i bilen. Betänkandet borde belysa hur det här kravet relaterar till ett inkluderande och demokratiskt transportsystem.

15.2, sida 830: Betänkandet borde specificera ”på ett trafiksäkert sätt” i mer detalj – vad innebär det i praktiken att ett fordon kan stanna på ett trafiksäkert sätt? Borde det inte finnas krav på att fordonet ska i en sådan situation informera de som är inne i fordonet om anledningen för stoppet?

15.2.2, sida 833: Allmänheten berörs likaväl av den här regleringen eftersom en betydlig del av försöksverksamheten kommer involvera allmänheten.

15.2.3, sida 834: Det framgår att fordonsbranschen i Sverige sysselsätter ca 120 000 personer. Det är oklart hur denna siffra tagits fram, och vilka tjänster som räknats in. Rent spontant borde antalet sysselsatta personer vara högre, med transporttjänster, underhåll, service och reparationer men också nya typer av tjänster såsom apputveckling, forskare etc.

15.2.3, sida 836: Resonemanget är att automatiserade fordon väntas hålla lägre hastigheter och ha en hög grad av hänsyn till andra trafikanter. Detta stämmer nog för tillfället, men frågan är om detta är rätt antagande för framtiden dvs. om automatiserade fordon kommer hålla lägre hastighet för alltid och om det är önskvärt att de gör det? Om någon kör med lägre hastighet än omgivande trafik kan detta i sig orsaka en osäker situation.

15.2.3, sida 840: Betänkandet kan hänvisa till internationellt arbete inom World Economic Forum och OECD som visar att reglering och ramverk är nödvändiga så att utvecklingen leder till hållbart samhälle och för att få ut fulla värdet. Ett exempel på rapport är [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_Reshaping\\_Urban\\_Mobility\\_with\\_Autonomous\\_Vehicles\\_2018.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_Reshaping_Urban_Mobility_with_Autonomous_Vehicles_2018.pdf)

## **Avsnitt 15.8 Sanktionsavgift införs**

15.8.4, sida 876: I och med att det handlar om ett komplext fordon/system finns det risk att den enskilde individen inte får tillräckligt bra insikt i hur fordonet borde/inte borde agera, och att det därmed blir svårt att inse vad man kan begära ersättning för. Detta kan innebära att den här rättigheten gynnar bara de med bra kunskapsbas och de som har möjlighet att anlita någon sakkunnig, vilket strider mot demokratiprincipen. Betänkandet borde ta hänsyn till detta och belysa eventuella problem.

## **Avsnitt 15.9 Kort om förslagen**

15.9.1, sida 879 Hur har utredningen resonerat kring de som utifrån stör ett automatiserat fordon på ett sådant sätt att det leder till en olycka eller allvarliga incidenter?

## **Avsnitt 15.14 Förslag till förordning om ändring i förordningen om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter**

15.14, sida 913: Betänkandet bör rekommendera kommunerna att städa bland över 200 000 dokument (varav 174k i kommuner, se sid 922) för att underlätta digitaliseringen då reglerna skall vara läsbara maskinellt. Alternativet är att begränsa kommunernas frihet att reglera.

## **Deltagare**

I detta ärende har forskningsledare PhD Cristofer Englund, seniorforskarna PhD Azra Habibovic och MSc. David Lindström, RISE Viktoria VVD PhD Kent Eric Lång och projektledare MSc Johan Wedlin deltagit.