

Andres Dingvall Rauchwerger, tfn: 08-555 521 09
Andres.D.Rauchwerger@sis.se

Näringsdepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

SIS yttrande kring SOU 2018: 16, Vägen till självkörande fordon - Introduktion

SIS begränsar sitt yttrande till frågor som gäller hänvisning till standarder och tekniska specifikationer, inom de områden som SIS har ansvar för som nationellt standardiseringsorgan. I slutbetänkandet saknas förvisso hänvisningar till specifika standarder men det förekommer en rad referenser till standarder och standardisering i generell bemärkelse som föranleder detta yttrande.

Precis som utredningen kommit fram till, så finns det ett stort behov av standarder som viktigt instrument för att de kommande självkörande fordonen ska förverkligas. Det är samtidigt viktigt att understryka att de inte bara "kommer på plats" utan föranleds av ett digert arbete, där svenska intressenter bör ta en aktiv roll för utvecklingen, inklusive svenska myndigheter. Detta i linje med [regeringens strategi för standardisering \(2018\)](#) (UD2018/12345/HI)

För att underlätta förståelsen av vad standardiseringen handlar om så vill SIS föreslå ett mer stringent användande av orden standard(er) och standardisering än vad som görs i slutbetänkandet. Här blandas användningen av orden för att beskriva industristandard, de facto standardisering, in jure standard, tekniska regler, och även vedertagna referenspunkter.

Formell standardisering (in jure) föranleds av en process, nationellt och internationellt, som är etablerad och erkänd av WTO. I slutbetänkandet blandas framtagande av regler inom UNECE samman med ordet standardisering, vilket är olämpligt. Bland annat framgår att standardiseringsarbete pågår inom UNECE WP29 (s. 238) och begreppet internationell standard används på s. 236, s. 241 samt s. 475 på ett ospecificerat sätt. SIS uppmanar att begreppen standard(er) och standardisering formellt används för att åsyfta arbete som bedrivs av standardiseringsorganisationer.

Vidare upplever SIS att det på två ställen i slutbetänkandet (avsnitt 9.4.6 samt 13.2.4) förekommer onyanserad problematisering kring standarder. I bägge punkterna lyfts det faktum att standarder är avgiftsbelagda fram som ett hinder. Att standarder (oftast) tillhandahålls mot en kostnad är helt korrekt, dessa medel bidrar till framtagande och underhåll av standarden.

Det är dock viktigt att se att standarder skapar ramverk att förhålla sig till, vilket sammantaget är en besparing och en möjliggörare för att nå internationella marknader. Att biltillverkare inte har råd att ta del av en standard (s. 708) som i normalfallet kostar runt 1000kr får hållas som osannolikt. I en nordisk studie¹ från 2018 med närmare 1200 deltagande företag anser merparten att kostnaderna för

¹ The influence of standards on the Nordic Economies. Menon Publication no.31/2018

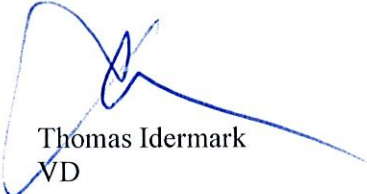
att ta del av standarder understiger värdet av att använda dem och endast ett fåtal uttryckte att standarder innebar en signifikant kostnad.

Slutligen vill SIS gärna se standardiseringsarbetet under punkten 13.2.4 Internationellt arbete där förslaget lyder ”Sverige bör fortsätta verka för att de internationella regelverken anpassas så att en marknadsintroduktion av högre nivåer av automatiserade fordon blir möjlig på ett säkert och hållbart sätt”.

Förslagen anger inte var Sverige bör fortsätta att verka men SIS vill lyfta att detta arbete inte bör begränsas till svensk medverkan i arbetet inom UNECE utan även inom internationell standardisering. Framtida svensk medverkan kan även komma att bli viktigt i sammanhanget kring maskindirektivet där harmoniserade standarder har stor påverkan på utformningen för att maskiner ska uppfylla direktivet.

Sammantaget vill vi lyfta att slutbetänkandet är mycket gediget och omfattande och med lite djupare resonemang och kunskap kring standarder och standardisering kan rapporten och framtida resultat bli ännu bättre.

Med vänlig hälsning
SIS, Swedish Standards Institute



Thomas Idermark
VD