

Strategisk utveckling

YTTRANDE  
2018-08-27

Ärende/Dok. id.  
TN 2018-0625

Handläggare  
Jens Plambeck  
08-686 1651  
jens.plambeck@sll.se

N2018/01630/MRT  
Näringsdepartementet  
Att: Lars Österberg  
Regeringskansliet  
103 33 Stockholm

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

n.registrator@regeringskansliet.se  
marija.grekovska@regeringskansliet.se

## **Remissyttrande N2018/01630/MRT angående SOU 2018:16 "Vägen till självkörande fordon"**

Stockholms läns landsting har fått Regeringskansliets remiss, diarienummer N2018/01630/MRT, med inbjudan att lämna synpunkter på Näringsdepartementets betänkande om "Vägen till självkörande fordon" SOU 2018:16. Yttrandet är sammanställt av Trafikförvaltningen SLL.

### **Ärende**

Den 7 mars 2018 överlämnade regeringens särskilde utredare Jonas Bjelfvenstam sitt slutbetänkande Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16) till infrastrukturminister Tomas Eneroth. Utredningen föreslår ett antal regelförändringar, som behövs för att börja använda och utveckla automatiserade fordon på väg de närmaste åren. Utredningen ger även förslag på åtgärder som behöver göras på längre sikt.

Bland annat föreslår utredningen:

- Ökade möjligheter till försök med fordon utan förare
- Nytt ansvarssystem med bland annat ägaransvar
- Ett nytt förarbegrepp introduceras där en förare med behörighet för fordonet kan vara förare på distans och av fler fordon samtidigt
- Krav på lagring av vissa data för fordon som förs med automatiserad körning
- Introduktion en ny fordonsklass helt automatiserade motorredskap klass II i 20 km/t eller gångfart utan behov av tillstånd till försöksverksamhet

Regelförändringarna förslås träda i kraft den 1 juli 2019.

**Stockholms läns landsting**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
www.sll.se

Strategisk utveckling

BREV  
2018-08-27

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Förvaltningens synpunkter och förslag**

### **Sammanfattning**

Trafikförvaltningen är positiv till regelförändringar och utredningens förslag om fortsatt arbete. Förutsättningar runt ansvar och framförande av automatiserade fordon klargörs vilket underlättar fortsatt test och utveckling.

Automatiserade fordon kan ge möjligheter att köra mer trafik främst i områden där det med dagens förutsättningar bor för lite resenärer eller vid tider på dygnet med för få resenärer. I båda dessa fall finns stora positiva värden om denna teknik skulle möjliggöra trafik.

### **Påverkan vid införande**

Trafikförvaltningen konstaterar att förslaget till ny lagstiftning inte berör befintliga fordon i kollektivtrafiken vilket gör att konsekvenserna enbart kommer vartefter vi själva inför fordon med automatiserad teknik.

Den huvudsakliga påverkan bedöms vara positiva utökade möjligheter vid försöksverksamhet. Lagförslagets formuleringar uppmuntrar till mer omfattande försöksverksamhet med högre nivåer av automatisering. En förare med behörighet för fordonet ska fortsatt alltid finnas tillgänglig i eller utanför fordonet och kunna ta över styrningen när behov finns.

### **Nytt förarbegrepp introduceras**

Trafikförvaltningen är positivt till den logiska förändringen av förarbegrepp som är framtagen. Nya möjligheter öppnas för trafikering då en förare inte längre behöver befinna sig inuti varje fordon.

### **Nytt ansvarssystem förare – ägare - producent**

Trafikförvaltningen stödjer reglering och begränsning av förarens skyldigheter. Att en övervakande förare inte är straffrättsligt ansvarig för de uppgifter som det automatiska körsystemet utför under helt automatiserad körning bidrar till en rimlig ansvarsnivå och en god psykosocial arbetsmiljö. Det förutsätter, som utredningen föreslår, att föraren inte har något övervakningsansvar under den del av körningen som är helt automatiserad. Detta medger också en framtida effektivare trafikdrift då föraren kan övervaka flera fordon, men inte behöver övervaka samtliga hela tiden.

Ägaransvaret innebär att ägaren tar över ansvar för de böter som kan komma av att fordonet inte följer trafikregler, oavsett framförningsätt.

Strategisk utveckling

BREV  
2018-08-27

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Producentansvaret föreslås inte förändras utan följer tidigare lagar men innebär i praktiken en utökning genom att tillverkaren blir ansvarig för skador som sker under automatiserad körning.

### **Ökade möjligheter till försök med automatiserade fordon**

Med detta förslag blir regelverket tydligare för fortsatt test och utveckling i alla led. Trafikförvaltningen ser fram emot att söka tillstånd för ytterligare tester av automatiserad körning enligt dessa förutsättningar för att på så sätt bidra till fortsatt inläring och utveckling.

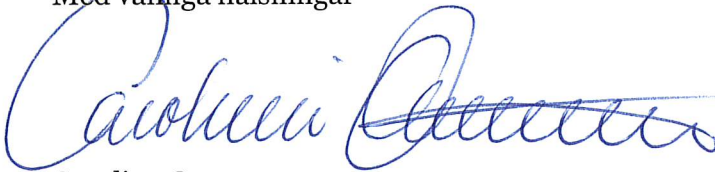
### **Framtida möjligheter**

Exakt vad framtiden innehåller gällande automatiserad körning och vad det ger för effekter är svårt att svara på. En allmän uppfattning är att risken för olyckor/skador minskar samt att framförandet kan programmeras att bli miljövänligare. För kollektivtrafiken bör även automatiserad teknik innebära möjligheter att köra trafik på platser och tider som idag inte är möjligt p.g.a. för dåligt underlag.

### **Förslag**

Trafikförvaltningen är positiv till det förslag som tagits fram och stödjer ett införande av regler och lagar enligt förslaget.

Med vänliga hälsningar



Caroline Ottosson  
Förvaltningschef

