

Datum  
2018-09-05  
Ert datum  
2018-04-05

Dnr/Beteckning  
TSV 2018-1485  
Er beteckning  
N2018/01630/MRT

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **SOU 2018:16, Vägen till självkörande fordon - introduktion**

### **Sammanfattning**

Utredningen är omfattande och har brett analyserat området självkörande fordon. Självkörande fordon har potential att bidra till de transportpolitiska målen och utvecklingen är positiv. Transportstyrelsen har följande synpunkter på och kommentarer till utredningens bedömningar och förslag.

### **Transportstyrelsens synpunkter och kommentarer**

#### **13.3 Nya definitioner**

Transportstyrelsen instämmer i behovet av nya definitioner i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Den föreslagna definitionen automatiserat motorredskap klass II, och dess tänkta användning, skulle dock kunna påverkas av att det finns ett behov av att revidera förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner utifrån elektrifierade fordon. Vi ser en stark utveckling av olika typer av elektrifierade fordon såsom elcyklar, elsparkcyklar, howerboards o.s.v. Befintliga definitioner är inte anpassade efter dessa nya fordon. Godkännandeformerna för EU-motorfordon och definitioner inom EU (och som det svenska systemet bygger på) bör också beaktas i det fortsatta arbetet. På sikt behövs en mer genomgripande översyn av definitionerna där fordonens funktion utreds ur ett helhetsperspektiv.

#### **13.10 Försök med automatiserade fordon**

Försök med automatiserade fordon är viktigt och ska uppmuntras. Att förenkla möjligheterna till dessa försök bör eftersträvas. Försöken ger också samhället möjlighet att utvärdera hur en ny teknik samspelar med föraren, passagerare, infrastrukturen och andra trafikanter. Försöken ger också kunskap om hur medvetna de organisationer, som vill utföra försök, är om

trafiksäkerhetsrisker. Försök bidrar också till ökad acceptans för dessa fordon i samhället.

En möjlig förenkling kan, som utredningen föreslår, vara att undanta vissa fordon från kravet på tillstånd. En annan möjlighet kan vara ett anpassat tillståndsförfarande som ett verktyg för att ha kontroll över trafiksäkerhetsriskerna i samband med tänkta försök. En anpassning av tillståndsprövningen utifrån försökens komplexitet kan därför vara en möjlighet som bör övervägas i det fortsatta arbetet.

Det viktiga i sammanhanget är att trafiksäkerhetsriskerna i samband med försök minimeras och hålls under kontroll samt att det finns laglig möjlighet att hindra färd om försöken skulle orsaka allvarliga trafiksäkerhetsrisker eller allvarliga störningar i trafiken. Väghållaren och den som utvecklar nya fordon har ett gemensamt ansvar för att identifiera och analysera riskerna med att introducera ny teknik på gator och vägar samt för att vidta lämpliga åtgärder.

Transportstyrelsens bedömning är att möjligheten att undanta fordon från försök mycket styrs av intressenternas medvetenhet om trafiksäkerhetsriskerna och hur de avser att minimera dessa risker.

### 13.13.2 Sanktionsavgift för fordonets ägare

Utredningen föreslår att en sanktionsavgift skall erläggas av fordonets ägare vid en överträdelse. Transportstyrelsen anser att det behöver förtydligas om det finns behov av registerföring samt vilka kostnader som är relaterade till "Hindrande av fortsatt färd", 4 kap. 5 § och 6 kap. 4 § i förslag till lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik,

Utredningen föreslår att sanktionsavgiften ska omfattas av begreppet fordonsrelaterade skulder vilket möjliggör för Kronofogden att ta ett fordon i anspråk enligt lagen om rätt att ta fordon i anspråk för vissa fordringar på skatter och avgifter, om sanktionsavgiften inte betalas och övriga förutsättningar för att ta fordonet i anspråk är uppfyllda. Bakgrunden till förslaget utvecklas inte närmare i utredningen utan det omnämns endast i korta ordalag i avsnitt 12.9 (sid 611-612) och i författningskommentarerna avsnitt 16.6 (sid 956).

Transportstyrelsen vill belysa att syftet med bestämmelserna om att ta ett fordon i anspråk för fordonsrelaterade skulder bland annat var att motverka att personer smiter undan betalningsansvar för dessa skulder genom att registrera så kallade bilmålvakter som ägare till fordonen samt öka incitamentet att betala fordonsrelaterade skulder. Bestämmelserna möjliggör för Kronofogden att ta ett fordon i anspråk även om någon annan än den betalningsskyldige är registrerad som ägare till fordonet. Det påverkar i sin

tur en presumtiv köpare av ett fordon på så sätt att denne behöver kontrollera om det finns skulder i fordonet som kan innebära att fordonet kan tas i anspråk, om skulderna inte betalas och övriga förutsättningar är uppfyllda. Systemet med fordonsrelaterade skulder är dock enligt vår erfarenhet komplext och svårt att förstå för den enskilde. Därtill kommer att de nuvarande skatter/avgifter som omfattas av möjligheten att ta fordon i anspråk finns upptagna i vägtrafikregistret och frågan är om också sanktionsavgifterna ska finnas upptagna i vägtrafikregistret. Om sanktionsavgifterna inte registreras i vägtrafikregistret kommer den enskilde presumtive köparen att behöva kontrollera uppgifter på flera olika ställen inför ett köp av ett fordon. Det behöver därför enligt vår mening göras noggranna överväganden i det fortsatta arbetet innan nya former av skatter/avgifter tillförs systemet med möjlighet att ta ett fordon i anspråk för fordonsrelaterade skulder. Det gäller särskilt mot bakgrund av antagandet i utredningen om att de automatiserade fordonen kommer att ägas av företag samt ovan beskrivna komplexitet och ursprungligt syfte med bestämmelserna om att ta ett fordon i anspråk.

I förslag till lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik finns Transportstyrelsens prövning enligt 4 kap. 6 § relaterat till "Hindrande av fortsatt färd" 4 kap. 5 §. Hantering av detta kan innebära ökade kostnader för myndigheten vilket behöver utredas närmare.

#### 13.14.2 Kontroll av fordon och dess last

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att ingen ändring av regelverket behövs eftersom ett bemyndigande redan finns i 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

Dock finns det i 12 § förslag till förordning (2019:000) om automatiserad fordonstrafik ett bemyndigande att meddela föreskrifter om kontroll av fordon enligt 4 kap. 4 § förslag till lag (2019:000) om automatiserad fordonstrafik. Det är oklart varför ett bemyndigande att meddela föreskrifter föreslås när det anges i utredningen att det i 8 kap. 16 § fordonsförordningen finns ett sådant bemyndigande.

Det är också oklart varför bestämmelsen i 4 kap. 4 § förslag till lag (2019:000) om automatiserad fordonstrafik finns i kapitel 4 som har rubriken *Automatiserade fordons efterlevnad av trafikbestämmelser*. Det skulle därmed kunna uppfattas som att bemyndigandet även omfattar automatiserade fordons efterlevnad av trafikbestämmelser, innefattande trafikregler. I utredningen (13.14.2) hänvisas dock till kontrollbesiktning och flygande inspektion.

Om bemyndigandet i 4 kap. 4 § lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik fortfarande anses relevant och nödvändigt kan bestämmelsen behöva förtydligas eller dess placering i lagen ändras.

#### 13.14.8 Uppgifter om automatiserade funktioner i registret

Transportstyrelsen delar utredningens förslag att införa sådan information som avser lagringsskyldighet i vägtrafikregistret. Transportstyrelsens bedömning är att information om automatiskt körsystem och automatisk funktionalitet också bör införas i vägtrafikregistret och även vara tillåtet som sökbegrepp för att möjliggöra behandling av uppgifterna.

I dagsläget är det inte möjligt att närmare precisera ett fordon's automatiska egenskaper inom ett sådant föränderligt område så som självkörande fordon utgör. Det kan ändå finnas ett visst värde i att registerföra information om automatiserade egenskaper när dessa finns tillgängliga.

Uppgifter som tillgängliggörs genom fordonsdelen i vägtrafikregistret utgör bland annat underlag för fordonsrelaterad statistik som tas fram av myndigheter och privata aktörer, tillhandahållande av fordonsteknisk data via upplysningstjänst, försäkringsgivning, direkt marknadsföring eller vid trafiksäkerhetsändamål. Informationen är även viktig vid framtagandet av statistiska uppgifter för att möjliggöra en mätbar utveckling av automatiserade fordon på marknaden. Uppgift om fordon's automatiska egenskaper borde även kunna underlätta försäkringsbolagens verksamhet vid försäkringsgivning och beräkning av premier samt för framtida historisk forskning.

#### 13.14.9 Undersökning av olyckor

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att det nuvarande regelverket kan hantera utredningar avseende olyckor eller tillbud med automatiserade fordon. I tillägg anser myndigheten att Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) ska ha tillgång till vissa uppgifter som har lagrats vid tillbud och olyckor. I övrigt hänvisas i denna del till vad vi anger nedan under 13.15.9.

#### 13.15.4 Vilka uppgifter ska samlas in och lagras?

Transportstyrelsen instämmer med utredningen om att det finns behov av insamling och lagring av uppgifter men vill belysa att preciserade uppgifter (aktivering, fordonets begäran, felmeddelanden hastighet) är beroende av internationella regler och krav för fordonstypgodkännande som ännu inte är definierade. Det bör därför övervägas om genomförandet behöver avvakta internationell reglering. Detta är även nämnt som en avgränsning enligt avsnitt 2.4 i utredningen.

### 13.15.9 Vem ska ha tillgång till uppgifterna?

Transportstyrelsen är positiv till förslaget i 13.15.9 om att rättsvårdande myndigheter och enskilda ska ha tillgång till uppgifterna när förslagen i 13.15.4 genomförs.

Utredningens förslag 13.15.9 begränsar dock uppgifternas tillgänglighet för brottmål och rättsprövning. I enlighet med utredningen (13.15.18, sid. 758) så bör det säkerställas att uppgifterna är åtkomliga för svenska myndigheter i Sverige. Transportstyrelsen vill också belysa behovet av tillgänglighet till uppgifter även för statistisk och trafiksäkerhetsanalys via Strada.

Vidare skulle den här datainsamlingen ge viktig information vid forskning och förebyggande arbete med trafiksäkerheten, men även tjäna som underlag vid regelförändringar och tillståndsgivning. Vi önskar här belysa behovet av en automatisk tillgänglighet av data via Strada, detta eftersom Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet. Det behöver även göras en närmare utredning där man utreder hur Strada ska få tillgång till uppgifterna.

## 13.19 Infrastruktur

### 13.19.1 Var ska automatiserade fordon få föras?

Transportstyrelsen bedömer att det är möjligt för kommunen att föreskriva eller medge undantag för andra fordon än cyklar och mopeder på cykel- och gångbanor med stöd av 13 kap. 3 § trafikförordningen, om det finns särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd angelägenhet. En sådan föreskrift eller medgivande får förenas med villkor.

Med anledning av Konventionen om vägmärken och signaler är det vår bedömning att det inte är möjligt att tillåta att automatiserade motorredskap klass II generellt ska få framföras på cykelbanor och på gångbanor.

Det bör också noga övervägas vilka trafiksäkerhetsrisker förslaget innebär. Det finns idag begränsad kunskap om hur dessa fordon kommer att interagera med gående och fordonsförare, däribland cyklister beroende på gatans utformning. Även om begränsningar i fordonets storlek och hastighet bör minska risker, kan även mindre fordon med låg hastighet medföra risker för oskyddade trafikanter, särskilt barn, äldre och personer med funktionshinder.

Förslagen kan också innebära att kommuner och ägare av enskild väg ställs inför ekonomiska kostnader vid utmärkning, om de avser att förbjuda automatiserat motorredskap på körbana, cykelbana eller gångbana.

För de delar under detta avsnitt som handlar om tillstånd till försöksverksamhet hänvisar vi till kommentaren under punkt 13.10



### 13.19.2 Behöver väginfrastrukturen anpassas?

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning om att det bör utredas hur infrastrukturen behöver anpassas för att stödja automatiseringen och digitaliseringen.

Transportstyrelsen anser att den problematik och risk som utredningen beskriver för automatiserade fordon avseende olagliga vägmärken och skyltar bör kunna inkluderas i en sådan utredning.

Transportstyrelsen föreslår även att en sådan utredning kompletteras med en översyn av tillsyn kopplat till egenskapskravet i plan- och byggförordningen (2011:338) avseende bland annat "säkerhet vid användning" för vägar, gator, järnväg, spårväg- och tunnelbana. Idag sker tillsynen hos respektive kommuns byggnadsnämnd och Transportstyrelsen ser ett behov av att utreda huruvida det är effektivt och rättssäkert att samla kompetensen för tillsynen hos en central myndighet under regeringen i stället för att kompetensen ska finnas i respektive kommun.

### 13.19.3 Digital information

Transportstyrelsen delar utredningens förslag att ett uppdrag ges till Trafikverket.

Transportstyrelsen föreslår att en sådan analys även omfattar en rättslig reglering av NVDB. NVDB är resultatet av ett regeringsuppdrag som Vägverket fick 1996 (regeringsbeslut K96/1837/4 kompletterat med K97/865/4). Förutom dessa regeringsbeslut så finns ingen rättslig reglering av NVDB. Det innebär svårigheter att i en annan författning eller föreskrift hänvisa till NVDB.

### 13.19.4 Transportstyrelsens rikstäckande databas för trafikföreskrifter

Transportstyrelsen delar utredningens förslag om att myndigheten får bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om angivande av koordinater samt om hur föreskrifterna ska kungöras för att göras sökbara och möjliga att bearbeta.

Eftersom vi bedömer att angivande av geografiska koordinater innebär utmaningar för kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter delar vi utredningens förslag om att Transportstyrelsen får föreskriva om och hur koordinater ska anges. Närmare analys i samband med framtagande av föreskrifter behöver ta hänsyn till behovet av sådana geografiska angivelser samt kostnader för kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som meddelar trafikföreskrifter.

### 13.19.5 Svensk trafikföreskriftssamling, STFS

Utredningen föreslår i 13.19.3 att det bör utredas hur infrastrukturen behöver anpassas för att stödja automatiseringen och digitaliseringen. Om regeringen beslutar om en sådan utredning är det Transportstyrelsens bedömning att regeringen kan avvakta med beslut om att flytta ansvaret för webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) från Transportstyrelsen till Trafikverket. Den föreslagna utredningen kommer att analysera infrastrukturen bredare och inkludera NVDB. Förvaltning och ansvar bör tydliggöras som en naturlig del i denna utredning.

### 13.19.6 Bemyndiganden för väghållarna i trafikförordningen

Transportstyrelsen delar utredningens förslag om att det blir obligatoriskt att höra berörd kommun eller väghållare gällande tillstånd till försöksverksamhet.

De övriga förslagen har kopplingar till förslagen i 13.10 och 13.19. som kommenteras i detta remissvar.

### 13.19.7 Nya vägmärken införs

Transportstyrelsen är positiv till att vägmärket *Påbjudet körfält eller körbana för automatiserade motordrivna fordon* får användas vid försöksverksamhet. För att möjliggöra detta behöver Transportstyrelsen ett bemyndigande i företrädesvis förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon. Transportstyrelsen anser att det är ett bra sätt att introducera och få möjlighet att utvärdera regleringen och märket. Vi är osäkra på konsekvenserna av att använda märket mer allmänt då själva företeelsen automatiserade fordon och automatiserade körsystem etc. ännu inte finns internationellt reglerade.

Transportstyrelsen hänvisar till kommentar under 13.3 angående förslagen om reglering i trafikförordning för automatiserat motorredskap klass II, utmärkning med vägmärke för påbjudet körfält för automatiserat motorredskap klass II och förslag till symbol för sådant fordon i vägmärkesförordningen.

## 14 Ikraftträdande

Transportstyrelsen föreslår ett senarelagt ikraftträdande än den föreslagna.

I författningsförslagen finns ett flertal bestämmelser där Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter. Vissa förslag innebär att det är viktigt att Transportstyrelsen har föreskrifter som träder i kraft samtidigt som författningsförslagen träder i kraft. Författningsförslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2019. Transportstyrelsen anser att det med så kort framförhållning inte finns tid att få föreskrifter på plats. Transportstyrelsen

uppskattar att det kommer krävas minst 12 månader för föreskrifter att komma på plats.

### Övriga kommentarer

Förslagen i betänkandet får konsekvenser för Transportstyrelsens verksamhet, exempelvis i form av föreskriftsarbete, informationsinsatser, resurser samt it-utveckling. Detta innebär tillkommande kostnader som inte kan tas inom givna anslagsramar. Beloppen avseende detta har inte varit möjliga att beräkna i dagsläget utan kräver ytterligare analys. I de fall verksamheten kommer att vara avgiftsbelagd innebär det att kostnaderna indirekt finansieras av avgiftsbetalare där intäkterna redovisas mot inkomsttitel på statens budget. Anslagsökningen får därmed inte någon saldokonsekvens för statsbudgeten.

I 10 § 1 st. 1 p. a) förslag till förordning (2019:000) om automatiserad fordonstrafik är det oklart vilka bestämmelser som det hänvisas till i trafikförordningen. Det anges bl.a. 2-7 § men det är oklart vad man hänvisar till. Möjligtvis hänvisar man till 10 § 1 st. 1-5 p förslag till förordning (2019:000) om automatiserad fordonstrafik.

I 17 § förslag till förordning (2019:000) om automatiserad fordonstrafik hänvisas till 5 kap. 13 § lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik. Hänvisningen är fel och rätt paragraf i lagen är 5 kap. 11 §.

Det noteras att 18 § förslag till förordning (2019:000) om automatiserad fordonstrafik är placerad under rubriken *sanktionsavgift*. Bestämmelsen rör dock inte sanktionsavgift utan märkning.

I 4 kap. 10 d § förordning (2001:650) om vägtrafikregister noteras att det av förordningstexten framgår att uppgifter om lagringsskyldig ska kunna anmälas genom tonvalssignalering per telefon. Eftersom det pågår ett arbete med att avveckla tonvalssignalering per telefon är det inte lämpligt att det står med som förslag. Denna ändring kommer att finnas i den nya vägtrafikdataförordningen som träder i kraft den 1 januari 2019.

---



Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektörerna Petra Wermström och Ingrid Cherfils, den senare föredragande.



Anita Johansson

