

Transportstyrelsens ledning hindrar kritik mot utredning om självkörande fordon

REGERINGSKANSLIET	
Näringsdepartementet	
Registratören	
Ink	2018 -09- 05
Dnr.	N2018/01630/MRT

Transportstyrelsen har under flera månader arbetat intensivt med remissvaret till SOU 2018:16. Remissvaret har förankrats på Väg- och järnvägsavdelningen där det inte varit några meningsskiljaktigheter när det kommer till ställningstagandena till utredningens förslag. När remissvaret föredrogs på ledningsnivå fanns det i det initiala skedet inga större synpunkter utan mindre kommentarer som togs om hand i remissvaret.

Men endast några få dagar innan remissvaret skulle skickas in så kom det från ledningsnivå (Ingrid Cherfils) flera starka ifrågasättanden om ställningstagandena i remissvaret. Dessa rörde utredningens förslag om att automatiserade motorredskap klass II ska föras på gång- och cykelbana utan tillstånd. Myndigheten har varit skeptisk till detta och alla inblandade sektioner på avdelningen har uttryckt sig negativt eller skeptiska till detta. Ställningstagandet i remissvaret var därför att man avstyrkte det förslaget.

Det har inom myndigheten sagts att ledningen (troligtvis Ingrid Cherfils och Anita Johansson) pratat med generaldirektören Jonas Bjelfvenstam om innehållet i remissvaret. Och GD har då bland annat uttryckt att han var förvånad av ställningstagandena i remissvaret. Det ska sägas att eftersom GD är jävig i frågan då han själv är utredare i SOUn ska han hållits utanför arbetet med remissvaret. Det finns därför en risk för att beslutsfattarna (ledningen) i remissvaret tagit ovidkommande hänsyn när de blivit påverkade på ett eller annat sätt av GD.

Detta brev skickas till regeringen för att regeringen ska kunna veta bakgrunden till remissvaret och ha ett fullständigt underlag. Det remissvar som officiellt skickas från myndigheten är urvattnat av ovidkommande hänsyn till generaldirektören. Därför skickas det remissvar som är förankrat på myndighetens Väg- och järnvägsavdelning.

Näringsdepartementet
Bostäder och transporter
Marija Grekovska
n.registrator@regeringskansliet.se,
marija.grekovska@regeringskansliet.se
Ref, N2018/01630/MRT

Synpunkter på slutbetänkande av SOU 2018:16 Vägen till självkörande fordon

Utredningen har brett analyserat området självkörande fordon. Transportstyrelsens synpunkter på utredningen handlar i huvudsak om utredningens författningsförslag, men föreslår också att vissa delar utreds vidare.

Sammanfattning

Utredningen är omfattande och Transportstyrelsen är positiv till dess intention och instämmer i flertalet av de förslag som läggs fram men föreslår att vissa delar utreds vidare.

Vi ser att definitionen *automatiserat motorredskap klass II* i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner enligt 13.3 har brister och kräver fördjupad utredning.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att införa ett undantag från kravet på tillstånd till försöksverksamhet för automatiserade motorredskap klass II i förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon enligt 13.10.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om förande av automatiserade motorredskap klass II på cykel och gångbanor enligt 13.19.1.

Transportstyrelsen ser även behov av ytterligare fördjupning i utredningen rörande sanktionsavgifter, registerföring, uppgifter och lagring, ansvar om webbplatsen Svensk trafikföreskrittssamling (STFS) och rättslig reglering av den nationella vägdatabasen (NVDB).

Vidare föreslår vi även ett senarelagd ikraftträdandedatum än den föreslagna. Transportstyrelsen uppskattar att det kommer krävas minst 12 månader för föreskrifter att komma på plats och det är något som regeringen bör ta i beaktande när ikraftträdandedatum anges.

Transportstyrelsens synpunkter

13.3 Nya definitioner

Transportstyrelsen instämmer med behov om nya definitioner i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner men anser att den föreslagna definitionen *automatiserat motorredskap klass II* inte löser det egentliga behovet. Transportstyrelsen föreslår att en utredning görs av befintliga samt tillkommande definitioner med framtida elektrifierade och automatiserade fordonsslag i beaktning.

Transportstyrelsen ser begränsningar med nuvarande definitioner av fordonsslag i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Det innebär att vi även ser begränsningar med förslaget och tänkt användning av ny beteckning *automatiserade motorredskap klass II* i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Grunden för vårt ställningstagande är att befintliga definitioner (inklusive förslaget på ny beteckning för automatiserade motorredskap klass II) inte stämmer överens med EU-rättens definitioner för liknande fordon. På EU-nivå har flertalet av de fordon som tillkommit de senaste åren hänförts till maskindirektivet när det gäller det tekniska godkännandet för att produkten ska kunna sättas på marknaden. Sverige har i stället traditionellt arbetat med att föra över dessa nya fordonstyper till ett fordonsslag inom gruppen motorfordon (bil, motorcykel, moped). Godkännandeformerna för EU-motorfordon med sina definitioner inom EU (och som det svenska systemet bygger på) är inte anpassat eller lämpligt för dessa nya fordonstyper. EU-regelverket undantar exempelvis vissa fordon från möjligheten att godkännas som ett EU-motorfordon. Exempel på fordon som undantas är den äldre typen av elcykel som bara ger krafttillskott vid trampning. Andra exempel är självbalanserade fordon (hoverboards, segway etc.) som är godkända genom maskindirektivet men som i Sverige tvingas in i en klassificering som cykel, moped eller motorcykel beroende på hur fort de går att framföra. Dessa fordon har ingen möjlighet att godkännas som moped eller motorcykel eftersom EU-regelverket redan exkluderat dessa.

Vi bedömer att automatiseringen på transportområdet kommer att belysa det ovan beskrivna förhållandet ytterligare. Transportstyrelsen föreslår därför att dagens definitioner ses över med ambitionen att nå en mer långsiktig lösning som ger utrymme för att bättre hantera de automatiserade fordon som inte har en naturlig hemvist i nuvarande mer traditionella fordonsdefinitioner. Som Transportstyrelsen även presenterat tidigare till utredningen tänker vi oss någon form av fordonskategori av typ *transportmaskiner* för gods/person som eventuellt kompletteras med någon klassindelning. Transportstyrelsen ser gärna en egen utredning alternativt ett regeringsuppdrag där fordonens funktion och användning kan utredas ur ett

helhetsperspektiv, något som även påverkar annan lagstiftning (trafik, behörigheter etc.).

13.10 Försök med automatiserade fordon

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att i förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon införa ett undantag från kravet på tillstånd till försöksverksamhet för automatiserade motorredskap klass II. Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om att i förordningens 7 § införa en ändring om att för bland annat automatiserat fordon får villkor om förare ställas om detta bedöms nödvändigt av trafiksäkerhets- eller andra särskilda skäl.

Försök med automatiserade fordon är viktigt för att få kunskap hur tekniken samspelar med föraren, passagerare, infrastrukturen och andra trafikanter. Det är även viktigt för att få acceptans för dessa fordon i samhället och av intressenter i transportsystemet. Försök ska uppmuntras och myndigheten är av uppfattningen att det är en bättre lösning att även dessa automatiserade motorredskap klass II eller liknande fordon ingår i den försöksverksamhet med tillstånd för självkörande fordon som Transportstyrelsen hanterar. Det ger Transportstyrelsen och andra intressenter i samhället möjlighet att utvärdera försök och det skulle tillföra samtliga intressenter mer kunskap om potentialen, behoven och utmaningarna med självkörande fordon. Tillståndsförfarande innebär att myndigheten efter att ha utvärderat ett antal försök kan komma med förändringsförslag eller ha bättre underlag för hur dessa fordon i framtiden ska kunna föras utan tillståndskrav. Det är viktigt att Transportstyrelsen har en tillståndsprövning som möjliggör för olika intressenter att få sina försök prövade. Det innebär även att ansökningsprocessen ska vara så enkel och smidig som möjlig.

Eftersom förslaget inte kräver tillstånd till försöksverksamhet med automatiserat motorredskap klass II innebär det att om dessa fordon skulle orsaka allvarliga trafiksäkerhetsrisker eller vid uppkomst av allvarliga problem i trafiken så skulle det krävas en förordningsändring för att hindra färd med dessa fordon. Ett tillståndsförfarande som med nuvarande regelverk möjliggör för Transportstyrelsen att i enskilda fall begära att en försöksverksamhet rättas en brist eller att myndigheten i allvarliga fall återkallar tillståndet. Risken med förslaget är att om det uppstår olyckor eller tillbud kan det från allmänheten skapas en negativ inställning till dessa fordon vilket kan innebära ett bakslag för automatiseringen av fordon.

13.13.2 Sanktionsavgift för fordonets ägare

Utredningen föreslår att en sanktionsavgift skall erläggas av fordonets ägare vid en överträdelse. Transportstyrelsen saknar delar i utredningen om behov av registerföring samt anslag, kostnader relaterat till "Hindrande av fortsatt

färd”, 4 kap 5 § och 6 kap 4 § i förslag till lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik, i utredningen. Transportstyrelsen föreslår därför fortsatt och fördjupad utredning om detta.

Utredningen föreslår att en sanktionsavgift ska tas ut av fordonets ägare vid en överträdelse av trafikregler under den automatiserade körningen. Vidare föreslås 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 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 av att ta fordon i anspråk finns upptagna i vägtrafikregistret och frågan är om också sanktionsavgifterna ska finnas upptagna i vägtrafikregistret. Om sanktionsavgifterna inte kommer att registreras i vägtrafikregistret kommer den enskilde presumtive köparen 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. Bland annat mot bakgrund av antaganden i utredning 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 bör även innebära ökade kostnader och anslag.

13.14.2 Kontroll av fordon och dess last

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning om ingen ändring av regelverket behövs eftersom ett bemyndigande redan finns i 8 kap. 16 § fordonsförordningen.

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 finns en oklarhet varför ett bemyndigande att meddela föreskrifter har föreslagits när det anges i utredningen att det i 8 kap. 16 § fordonsförordningen finns ett sådant bemyndigande.

Det finns även en viss oklarhet varför bestämmelsen i 4 kap. 4 § förslag till lag (2019:000) om automatiserad fordonstrafik finns i 4 kapitlet 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

Utredningens förslag stannar vid att endast införa sådan information som avser lagringsskyldighet i vägtrafikregistret, men att behov saknas av att införa uppgift om automatiserade funktioner i registret. Transportstyrelsen anser till skillnad mot utredningen att information om automatiskt körsystem och automatisk funktionalitet 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 fordons 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. Uppgifterna ur registret bedöms utgöra ett viktigt allmänintresse. Informationen är även viktig vid framtagandet av statistiska uppgifter för att möjliggöra en mätbar utveckling av automatiserade fordon på marknaden. Uppgift om fordons automatiska egenskaper borde även

bedömas underlätta försäkringsbolagens verksamhet vid försäkringsgivning och beräkning av premier samt för framtida historisk forskning. Det torde även primärt finnas ett intresse hos i synnerhet näringslivet, men även hos allmänheten och inom offentlig sektor att med enkelhet beredas möjlighet att ta del av ett fordonens automatiska egenskaper. De tekniska data som Transportstyrelsen kan tillhandahålla grundar sig på de uppgifter som kan föras in i vägtrafikregistret enligt nuvarande förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och som därmed också är tillåtna som sökbegrepp enligt 4 kap. 1 § nyss nämnda förordning.

13.14.9 Undersökning av olyckor

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning om att det nuvarande regelverket kan hantera utredningar avseende olyckor eller tillbud med automatiserade fordon. Men myndigheten anser att det i utredningen saknas uppgifter och en bedömning om Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Myndigheten anser att Strada 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 anser att preciserade uppgifter (aktivering, fordonets begäran, felmeddelanden hastighet) är beroende av internationella regler och krav för fordonstypgodkännande som ännu inte är definierade. Förslagets genomförande behöver därför avvakta fastslagna definitioner. Detta är även nämnt som en avgränsning enligt kap 2.4 i utredningen. Transportstyrelsen är dock positiv till utredningens förslag men anser att förslagen bör avvakta internationell reglering innan de kan genomföras.

Till skillnad mot utredningen vill vi även att uppgifter om lokalisering av fordonet ska ingå i de preciserade uppgifterna, dock endast i samband med tillbud eller incident. Detta torde inte vara integritetskränkande i och endast i samband med ett tillbud eller incident.

13.15.9 Vem ska ha tillgång till uppgifterna?

Eftersom Transportstyrelsen anser att förslaget i 13.15.4 behöver avvaktas är det inte heller relevant att gå vidare med de förslag som anges i 13.15.9. Men myndigheten är positiv till förslaget i 13.15.9 om att rättsvårdande myndigheter och enskilda ska ha tillgång till uppgifterna om och 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 dock belysa behovet av tillgänglighet till uppgifter även för statistisk och trafiksäkerhets analys via Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

Strada togs fram i samband med att Nollvisionen infördes, då man behövde ett system som kunde visa på om olycksutvecklingen gick i rätt riktning. Strada är ett viktigt verktyg ur ett statistisk- och trafiksäkerhetsperspektiv för att utvärdera olyckor och trafiksäkerhet. 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 avstyrker förslagen i utredningen om att automatiserade motorredskap klass II generellt ska få framföras på cykelbanor och på gångbanor om de förs i högst gångfart.

Sverige är bundet av internationell rätt när det gäller utformningen av vägmärken och signaler eftersom Sverige har ratificerat Konventionen om vägmärken och signaler (Konventionen). Konventionen är återgiven i Sveriges överenskommelser med främmande makter (SÖ 1989:2). Det förutsätts att vägmärken m.m. ska användas på det sätt som direkt anges i Konventionen. I annex 1 sektion D till Konventionen finns beskrivna bestämmelser för det märke som enligt Konventionen märker ut en påbjuden cykelbana. Enligt bestämmelserna ska märket upplysa (notify) cyklande om att banan är reserverad för cyklande och samtidigt upplysa förare av andra fordon att dessa inte får framföras på cykelbanan. Bestämmelsen i Konventionen öppnar endast upp för möjligheten att mopeder kan få föras på cykelbanan om den nationella lagstiftningen tillåter det eller om den möjligheten angetts med text eller symbol på en tilläggstavla.

Transportstyrelsens bedömning är därför att det inte är förenligt med Konventionen att generellt tillåta färd med något annat fordon än cyklar och mopeder på cykelbana. Detta med hänsyn till märkets betydelse enligt Konventionen.

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 kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd angelägenhet. En sådan föreskrift eller medgivande får förenas med villkor. I ett sådant fall skulle Transportstyrelsen kunna medge tillstånd till försöksverksamhet.

Enligt förslaget ska Transportstyrelsen ges bemyndigande i 13 kap. 7 § trafikförordningen att meddela föreskrifter om vilka värden för vikt och storlek som får användas i lokala trafikföreskrifter. Regleringens utformning påminner om den som gäller för Transportstyrelsen mandat att få meddela föreskrifter om vilka värden som får användas i lokala trafikföreskrifter, men där har regeringen redan i förordningen gett ledning till vilka värden som kan vara aktuella att användas, bland annat i 3 kap. 17 § och i 10 kap. 1 § trafikförordningen. Det framgår inte hur det är tänkt att Transportstyrelsens föreskrifter ska användas för att stötta kommunernas regelgivning genom lokala trafikföreskrifter. Det är oklart om Transportstyrelsen ska reglera att värden som ton eller cm endast får användas i lokala trafikföreskrifter. Det är även oklart varför det behövs ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om vilka värden för vikt och storlek som får användas i lokala trafikföreskrifter när det redan är möjligt enligt 10 kap. 1 § 2 st. 19-20 p. trafikförordningen för kommuner att meddela lokala trafikföreskrifter som begränsar fordons vikt och storlek.

Det finns idag inte tillräcklig med kunskap om hur dessa fordon kommer att interagera med gående och fordonsförare, däribland cyklister. Transportstyrelsen anser att det finns en påtaglig och överhängande trafiksäkerhetsrisk med förslaget. Även om storlek och hastighet kan minska risken så kan även mindre fordon med låg hastighet medföra stora risker för oskyddade trafikanter, särskilt barn, äldre och personer med funktionshinder.

Transportstyrelsen anser att det i utredningen saknas ett närmare resonemang om hur ägare av enskild väg berörs av förslaget. I fråga om en enskild väg ska ägaren av vägen enligt 10 kap. 10 § trafikförordningen avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Ägare till enskild väg måste därför besluta och sätta upp märken om de vill förbjuda automatiserade motorredskap klass II på gångbanor eller cykelbanor. Varken kommunen eller länsstyrelse kan meddela lokala trafikföreskrifter på en gång eller cykelbana som är en enskild väg. Detta kan bland annat innebära ekonomiska konsekvenser för enskilda vägars ägare.

Sammantaget innebär förslagen att kommunerna ställs inför kontroversiella avvägningar och framförallt ekonomiska sådana. Inte minst med tanke på

kostnaderna för utmärkning för den kommun som vill förbjuda automatiserat motorredskap på körbana, cykelbana eller gångbana. Med tanke på kommunernas långsiktiga arbete för att öka cyklande är det troligt att merparten av de större städerna ställs inför särskilt svåra övervägande eftersom det investerats mycket i infrastruktur för cykel. Kunskap saknas idag hur automatiserade fordon kommer bete sig på cykelbanor eller gentemot gående. Idag är det till exempel mycket ovanligt att, till exempel cyklande stannar vid möte med en annan cyklande medan det är relativt vanligt att cyklande eller gående som möter cyklande har en uppfattning om hur långt avstånd de kan ha mellan sig vid möte för att det ska kännas tryggt och säkert. Det är även oklart hur dessa fordon ska veta att de ankommer till eller befinner sig på en gångbana alternativt cykelbana. Idag finns inget krav på kommunerna att märka ut gångbanor eller cykelbanor med vägmärken. Av detaljplaner framgår ofta vad som är gångbana eller trottoar samt cykelbana. I planerna slutar dock gång- och cykelbanan när den kommer fram till en gata medan det i verkligheten inte är utformat enligt detaljplanen utan utformningen på platsen ger intrycket av att cykelbanan eller gångbanan fortsätter över gatan.

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 hur tillsyn kopplat till egenskapskravet i plan- och byggförfordningen (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 i en central myndighet under regeringen i stället för att kompetensen ska finnas i respektive kommun.

13.19.3 Digital information

Transportstyrelsen tillstyrker att ett uppdrag ges till Trafikverket enligt förslaget.

Transportstyrelsen föreslår att en sådan analys även bör omfatta 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 tillstyrker 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.

Transportstyrelsen delar inte utredningens bedömning om att det ska vara obligatoriskt att ange geografiska koordinater i alla trafikföreskrifter. Transportstyrelsen anser att det inte är möjligt att ta ställning till om det ska vara obligatoriskt för alla trafikföreskrifter att ha geografiska koordinater. Det behöver göras en konsekvensutredning där man tittar närmre på behovet av sådana geografiska angivelser samt kostnader för kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som meddelar trafikföreskrifter. Transportstyrelsen anser att en sådan konsekvensutredning kan göras i samband med föreskriftsarbete.

Transportstyrelsen bedömer att angivande av geografiska koordinater innebär utmaningar för kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter. Men en lösning skulle kunna vara att Transportstyrelsens ställer krav på vilka trafikföreskrifter som ska föras med sådana uppgifter. Transportstyrelsen bör kunna välja vilka trafikföreskrifter som i ett första steg har störst inverkan och betydelse för automatiserad trafik, exempelvis bestämmelser om högsta tillåten hastighet, väjningsplikt, stopplikt, huvudled etc. Det kan då efter en tid bedömas hur detta begränsade förslag fallit ut för att förstå konsekvenserna. Därefter kan en utökning av krav på geografiska koordinater ske om det anses nödvändigt och ekonomiskt försvarbart.

Av utredningen framgår inte om det föreslagna bemyndigandet innebär att Transportstyrelsen ges möjlighet att meddela föreskrifter där kravet på geografiska koordinater kan begränsas till vissa trafikföreskrifter, exempelvis endast hastighet. Transportstyrelsen anser dock att det föreslagna bemyndigandet ger myndigheten möjlighet att föreskriva att endast vissa trafikföreskrifter ska ha krav på geografiska koordinater eller likande angivelser. Om regeringen har en annan uppfattning bör det föreslagna bemyndigandet ändras så att Transportstyrelsen ges sådan möjlighet.

Transportstyrelsen anser att utredningens förslag inte är tillräcklig för att åtgärda de brister som finns i många trafikföreskrifter. Det behöver utredas hur trafikföreskrifternas kvalitet ska förbättras. Ett alternativ kan vara att Transportstyrelsen får ett bemyndigande att föreskriva om hur

trafikföreskrifter ska utformas Att enbart föreskriva om kungörandet är inte tillräckligt för att få korrekta trafikföreskrifter. Ett sätt att göra det enklare för beslutsmyndigheterna kan vara att införa ett centralt systemstöd. Då kommer risken att reglera på felaktigt sätt minimeras och framtagande av nya föreskrifter förenklas. Risken för att trafikföreskrifterna inte kan tillämpas på grund av felaktig juridisk utformning minskas.

13.19.5 Svensk trafikföreskriftssamling, STFS

Med anledning av att utredningen föreslår i 13.19.3 att det bör utredas om hur infrastrukturen behöver anpassas för att stödja automatiseringen och digitaliseringen, förordar Transportstyrelsen att regeringen avvaktar med beslut om att flytta ansvaret för webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) från Transportstyrelsen till Trafikverket. Den föreslagna utredningen kommer analysera infrastrukturen bredare, inkludera NVDB. Förvaltning och ansvar bör tydliggöras som en naturlig del i denna utredning.

13.19.6 Bemyndiganden för väghållarna i trafikförordningen

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om att det blir obligatoriskt att höra berörd kommun eller väghållare gällande tillstånd till försöksverksamhet.

Med anledning av det som Transportstyrelsen anför under remissvaret 13.10 och 13.19.1 avstyrks dock förslagen i övrigt. Transportstyrelsen vill tillägga att även om väghållaren kan begränsa möjligheten med automatiserade motorredskap klass II så kommer det finnas risker med att dessa fordon kan få föras på vägar och gator under en tid innan sådana lokala trafikföreskrifter beslutas. Det skulle även vara mycket svårt för kommuner att veta om, och vart dessa fordon förs.

13.19.7 Nya vägmärken införs

Till följd av att myndigheten i remissvaret 13.3 avstyrker förslag om ny definition automatiserat motorredskap klass II i förordningen om vägtrafikdefinitioner avstyrks även förslagen till 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.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget till reglering och utmärkning med vägmärke *D13 påbjudet körfält eller körbana för automatiserade motordrivna fordon*. Transportstyrelsen anser att det i nuläget inte finns något behov av att införa dessa bestämmelser då själva företeelsen automatiserade fordon och automatiserade körsystem etc. ännu inte finns internationellt reglerade.

Transportstyrelsen är positiv till att vägmärket D13 påbjudet körfält eller körbana för automatiserade motordrivna fordon får användas vid försöksverksamhet. För att möjliggöra detta behöver Transportstyrelsen ett bemyndigande i en förordning 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.

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 en sådan kort tidsrymd inte finns tid att få föreskrifter på plats. Transportstyrelsen uppskattar att det kommer krävas minst 12 månader för föreskrifter att komma på plats och det är något som regeringen bör ta i beaktande när ikraftträdandedatum anges.

Övriga synpunkter

Förslagen i betänkandet innebär stora förändringar för Transportstyrelsens verksamhet, exempelvis i form av föreskriftsarbete, informationsinsatser, resurser samt it-utveckling. Detta innebär tillkommande kostnader som inte kan tas inom givna anslagsramar, utan kräver anslagsutökning. 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 inkomstittel på statens budget. Anslagsutökningen 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 om märkning. Även om rubriken inte styr innehållet i bestämmelsen så ska rubriken ge god upplysning om vad bestämmelserna innehåller. En lösning är att placera bestämmelsen under en ny rubrik, t.ex. med beteckningen ”märkning” eller ”övriga bestämmelser”. Det ska dock klargöras att eftersom Transportstyrelsen avstyrker förslaget i 13.10 så avstyrks även förslaget i 18 §.

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.
