

Referens	Kommentar med motivering	Föreslagen ändring
Generell	<p>Promemorian är välkommen och kommer att påskynda möjligheterna för helautomatiserade fordon i Sverige, men endast om den kompletteras med ändringar i andra relevanta regelverk. Samtidigt kommer föreslagen promemoria främst vara tillämplig för större fordonsflottor och inte mindre transportlösningar, då typgodkännande kräver ett större arbete för att få tillstånd. Det är därför väsentligt att nuvarande testförfordning med tillhörande testföreskrift från Transportstyrelsen kommer att finnas kvar inom överskådlig framtid. Dessa kommer att behöva användas för produktutveckling av mindre transportlösningar, t.ex. inom gruv- och logistiksegment.</p>	-
Generell	<p>Helautomatiserade fordon utvecklas idag till en större omfattning för kommersiella fordon och då främst för godstransport. För att möjliggöra denna typ av transporter behövs fler förändringar än innehållet i promemorian såsom, regelverk för yrkestrafik, kör- och vilotider, färdskrivare och transport av farligt gods (ADR).</p> <p>Det behöver utredas vidare vilka regelverk som behöver uppdateras för att stödja detta.</p>	-
Generell	<p>Då förare av dessa helautomatiserade fordon inte kommer att vara förare i nuvarande betydelse bör flera andra regelverk uppdateras. I förslagen givna här är endast de absolut väsentliga uppdateringarna av regelverk nämnda.</p>	-
Generell	<p>En förare av helautomatiserade fordon kan aktivera flera automatiska körsystem. Det behöver utredas vidare vilka regelverk som behöver uppdateras för att stödja detta.</p> <p>Exempel med nuvarande regelverk är att det i grunden endast tillåts ett förarkort per förare och att det är otydligt hur körtider från flera olika fordon kan räknas samman om inte regelverk uppdateras.</p>	-
Generell	<p>Föransvaret för helautomatiserat fordon, speciellt komersiella fordon, kan delas på flera roller såsom fordonsinspektion och lastsäkring. Det behöver utredas vidare vilka regelverk som behöver uppdateras för att stödja detta.</p>	-

Ny paragraf	<p>Då dessa helautomatiserade fordon inte kommer att ha en manuell förare är det väsentligt att dessa helautomatiserade fordon undantas från regelverk för färdskrivare. I bästa fall hade detta varit ett undantag gemensamt för EU och Sverige bör verka för att detta införs.</p> <p>I närtid är det dock väsentligt att helautomatiserade vägfordon får ett nationellt undantag från färdskrivare. Det främsta anledningen är att det i många tillämpningar kommer att vara samma förare för flera fordon och nuvarande regelverk med färdskrivare och förarkort kommer hindra detta.</p> <p>Referens: https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kor-och-vilotider/regler-om-kor--och-vilotider/undantag-fran-kor--och-vilotider/</p>	Komplettera föreslagen förordning att helautomatiserade vägfordon får ett nationellt undantag från färdskrivare.
6 §	<p>Då förare av dessa helautomatiserade fordon inte kommer att vara förare i nuvarande betydelse behöver det relateras till förarbegreppet på nya sätt.</p> <p>Helautomatiserade fordon kommer i många fall ha långa drifttider, avsevärt längre än tillåtna arbetstider. Att då utse förare baserat på person som startade det automatiska körsystemet är inte lämpligt. Det är viktigt att beakta att det oftast kommer vara arbetstagare som har denna uppgift att aktivera dessa fordon och det är inte rättssäkert att dessa personer har ett föraransvar efter arbetsdagens slut. Samtidigt kommer ansvaret för helautomatiserade fordon att behöva lämnas över under driftfasen.</p> <p>Under en driftperiod kan det även ske att dessa fordon avaktiveras och återaktiveras av annan person, t.ex. vid mindre reparationer.</p> <p>Vidare är det väsentligt att lagstiftning är teknikneutral och inte beskriver vad som sker då det automatiska körsystemet "aktiveras". Denna typ av system kommer att kunna ha flera olika grad av "aktivering" och att då relatera regelverk till aktivering är utmanande, inklusive för fordon med dual-mode.</p> <p>Det är lämpligare att regelverket blir teknikneutralt och kravsätter det väsentliga, dvs att det finns en förare, inte hur denne utses.</p>	Ändra från "Den som aktiverar det automatiska körsystemet ska anses som förare av fordonet." till "Det skall utses en förare för helautomatiserade fordon."
6 §	Det skall även säkerställas att en förare kan vara ansvarig för flera fordon samtidigt samt kunna finnas i eller utanför fordonen.	Komplettera med att "En förare kan vara ansvarig för flera helautomatiserade fordon, samt finnas i eller utanför fordonet."

6 §	<p>Då förare av dessa helautomatiserade fordon inte kommer att vara förare i nuvarande betydelse är det högst lämpligt att dessa förare undantas från regelverk för kör- och vilotider. I bästa fall hade detta varit ett undantag gemensamt för EU och Sverige bör verka för att detta införs.</p> <p>I närtid är det dock väsentligt att förare av helautomatiserade vägfordon får ett nationellt undantag från kör- och vilotider.</p> <p>Det är inte rimligt att en förare av helautomatiserade vägfordon begränsas av kör- och vilotider då denne förare kan ha helt andra arbetsuppgifter under tiden som de helautomatiserade fordonen kör på egen hand.</p> <p>Referens: https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kor-och-vilotider/regler-om-kor--och-vilotider/undantag-fran-kor--och-vilotider/</p>	Komplettera föreslagen förordning att förare av helautomatiserade vägfordon får ett nationellt undantag från kör- och vilotider.
6 §	<p>Då förare av dessa helautomatiserade fordon inte kommer att vara förare i nuvarande betydelse är det nödvändigt att dessa förare undantas från regelverk som begränsar vad en förare av helautomatiserade fordon får göra, till del enligt förslag givna i Ds 2021:28.</p>	Komplettera föreslagen förordning att förare av helautomatiserade vägfordon får ägna sig åt annat än att övervaka körningen under helautomatiserad körning, under förutsättning att aktiviteten inte hindrar honom eller henne från att fullgöra sitt ansvar. Vidare skall denne förare kunna använda mobil och annan kommunikationsutrustning, inklusive hålla utrustningen i handen, givet att det inte negativt påverkar förarens ansvar.
6 §	<p>Då förare av helautomatiserade fordon inte kommer att vara förare i nuvarande betydelse är det nödvändigt att dessa förare undantas från ansvar i berörda regelverk vid körning av helautomatiserade fordon, enligt förslag givet i Ds 2021:28.</p> <p>Det kan inte anses som rättsäkert att en förare av ett helautomatiserat fordon är ansvarigt för förseelser som ligger utanför dennes förares kontroll.</p> <p>Kommentarer har även en påverkan på lag 1951:649.</p>	Komplettera föreslagen förordning att förare av helautomatiserade vägfordon inte är ansvarig för den körning som utförs under automatiserad körning under förutsättning att han eller hon inte har påverkat det automatiserade körsystemet på annat sätt än genom att aktivera eller inaktivera detta eller bestämma fordonets destination.

4§	<p>Omfattningen av var helautomatiserade fordon för köra är för snäv, givet var produktutveckling sker idag för denna typ av fordon. Det är av största vikt att om kommande förordning gäller på väg samt terräng enligt definitionerna i förordning 2001:651.</p> <p>De listade områdena i föreslagen förordning (utpekade område, förutbestämda rutter och parkeringsutrymmen) är ofta enskilda vägar och även terräng (enl. 2001:651). Terräng omfattar inhägnade områden.</p> <p>Just att kunna få typgodkännande för helautomatiserade vägfordon för användning på utpekade områden är väsentligt. Denna typ av produkter baseras oftast på ett typgodkänt vägfordon som kompletterats med en ADS (enligt definition i 2022/1426. Då grunden för denna typ av produkt är ett typgodkänt vägfordon som är satt på marknaden behöver denna produkt fortsatt vara ett vägfordon. Då flera av dessa utpekade områden kommer att vara inhägnade industriområden är det av största vikt att helautomatiserade fordon kan bli typgodkända för just dessa områden. Om detta inte skulle vara möjligt kommer de nya reglerna inte medföra någon positiv effekt för svenska tillverkare av tunga vägfordon, som då får ligga kvar med testregelverk, vilket inte är önskvärt för dessa ändamål.</p> <p>Vidare är även helautomatiserade vägfordon att anses som arbetsutrustning om de används på en arbetsplats. För att uppfylla tillämpliga regelverk, såsom AFS 2006:4, är det av största vikt att dessa fordon kan omfattas av svenska föreskrifter som överför EU-direktiv till svensk rätt (se AFS 2006:4 7§). Om helautomatiserade vägfordon för användning på inhägnade områden omfattas av föreslagen förordning kommer detta att vara möjligt.</p>	<p>Ändra I 4§ från "På vägar som inte är enskilda får helautomatiserade fordon..." till "På vägar och i terräng får helautomatiserade fordon..." .</p>
5§	<p>Se kommentar på 4§ angående vikten av att inkludera väg och terräng.</p> <p>För att möjliggöra att dessa fordon även kan få typgodkännande på annan mark än statlig och kommunal är det väsentligt att även markägare, inklusive väghållare, får ge tillstånd för att framföra helautomatiserade fordon.</p>	<p>Komplettera 5§ med en text där även markägare och väghållare kan ge tillstånd att framföra helautomatiserade vägfordon.</p>
5§	<p>För att säkerställa likabehandling är det väsentligt att förordningen kompletteras med vägledning och riktlinjer för föreskrifter meddelade av Trafikverk och kommuner. Det vore högst olyckligt om olika kommuner meddelar olika föreskrifter. I värsta fall kan det leda till en snedvriden konkurrens inom Sverige.</p> <p>Om samma kriterier även uppfylls ska dessa kunna tillämpas på andra vägar eller terräng.</p>	<p>Komplettera föreslagen förordning med vägledning och riktlinjer för innehåll i nämnda föreskrifter.</p>