

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

Datum: 2024-01-19

Till: li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande LI2023/02996

Drive Sweden vill tacka för inbjudan att lämna synpunkter på Promemorian Automatiserad körning.

Drive Sweden är ett av Sveriges 17 strategiska innovationsprogram, med finansiering från Vinnova, Energimyndigheten och Formas. Programmet har funnits sedan 2015 och är en statlig kraftsamling för mer hållbara transportsystem.

Genom att finansiera innovationer bidrar Drive Sweden till att nya lösningar inom delad, uppkopplad och automatiserad mobilitet inte bara blir tekniskt, affärsmässigt och legalt möjliga, utan också skapar nytta för både samhälle, individ och näringsliv.

Programmet samlar över 200 aktörer från näringsliv, akademi och offentlig sektor. Våra partners bekräftar att den breda samverkan i projekt och programaktiviteter leder till ett vidgat perspektiv, snabb kunskapsutveckling och mer marknadsanpassade lösningar.

Bland Drive Swedens partners finns, av naturliga skäl, olika synsätt och tyngdpunkter i en del av de förslag som behandlas i promemorian och en del av våra partners kommer lämna in egna remissvar. Det här remissvaret lämnas in av Drive Swedens ledning.

Drive Swedens vision är att "Sverige tar en ledande roll i att använda digital teknik för att skapa mer hållbara transportsystem" och har ända sedan starten haft fokus på utvecklingen mot allt mer automatiserad körning på väg.

Vi anser att det är angeläget att förslag tas fram som möjliggör automatiserad körning och att helautomatiserade fordon som är typgodkända enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426 får framföras på svenska vägar.

Vi ser positivt på att promemorian tagits fram med förslag till ny förordning om trafik på väg med typgodkända helautomatiska fordon men vill framföra vår uppfattning, att vi befarar att förslagen i promemorian riskerar att bromsa upp automatiserad körning i Sverige jämfört med andra länder.

På platser där automatiserade fordon implementerats i större skala har större sammanhängande områden använts, dvs områden som innehåller alla typer av vägar, trafikmiljöer och trafikförhållanden.

Vi uppfattar att förslagen i promemorian inte omfattar enskilda vägar vilket skulle medföra att separata dialoger behöver tas med dessa väghållare för att möjliggöra större sammanhängande områden t ex kring industriområden, hamnar etc.

- Vi anser att det även i Sverige är viktigt att större sammanhängande områden kan utses, dvs områden som innehåller såväl statliga som kommunala och enskilda vägar samt olika trafikmiljöer och trafikförhållanden.

Vi uppfattar att förslagen i promemorian förutsätter väghållare som vill, kan och tar sig tid att utse områden inom deras budgetramar. Automatiserad körning i Sverige skulle därmed förutsätta att väghållarna utser tillräckligt många vägar/områden med olika trafikmiljöer och trafikförhållanden, annars riskerar en stor del av utvecklingen och tidig introduktion att ske utanför Sverige.

Sverige får större möjligheter att påverka samhällsfrågor kring automatiserad körning och delad mobilitet, t ex hur digitaliseringen kan skapa och möjliggöra nyttor för samhälle, näringsliv och medborgare, om automatiserade fordon tillåts på svenska vägar. Det är viktigt för svenskt näringsliv och akademi att svenska konkurrensfördelar skapas som stärker svensk konkurrenskraft. Risken är dock att, med promemorians förslag, få och alltför begränsade områden kommer att utses av väghållarna. Det är därför angeläget att väghållarna får erforderliga resurser för arbetet att utse större sammanhängande områden där typgodkända helautomatiserade fordon får framföras. Vi ser även utmaningar angående koordinering och samordning mellan kommunala väghållare, t ex för att dela erfarenheter.

- Vi föreslår att regeringen utser en passande aktör som tilldelas en samordnande och stödjande roll för alla kommuner och regioner med uppgift att driva fram en process för vägledning till väghållare och aktörer för automatiserad körning i Sverige. I de situationer som ytterligare kunskap och medel behövs föreslås att regeringen tillsätter ytterligare resurser för ändamålet.

Gällande ansvarsfrågan uppfattar vi att det finns EU-länder som avser att lyfta bort straffansvaret från föraren vilket, med förslagen i promemorian, skulle medföra att Sverige skiljer sig jämfört med dessa länder. Det kan bli problematiskt om länder väljer olika vägar i ansvarsfrågan.

- Det är viktigt att Sverige har dialog med våra grannländer samt medverkar för internationell samordning och koordinering.

Nya innovationer och teknik riskerar att inte komma till användning eller försenas om nuvarande regelverk inte ses över. Föråldrade regelverk behöver anpassas, förtydligas och/eller att nya tas fram, så väl på internationell som nationell nivå. Lagstiftning och regelverk inom området kring automatiserad körning behöver vara teknikneutral och bör inte utgöra onödigt stora hinder för utveckling, tester och innovation.

- Ökad digitalisering, såväl uppkopplade och automatiserade fordon som infrastruktur och trafikregelgivning behöver fungera ihop. Det är därför viktigt att den digitala infrastrukturen och säkerheten kring datautbyte förstärks.
- Vi vill understryka vikten av att Sverige aktivt driver på harmoniseringsarbetet av regelverk inom UNECE och EU, både för att skynda på arbetet i stort, men även för att tillvarata svenska intressen. Enhetliga internationella bestämmelser är avgörande för att nya effektiva lösningar, fordon och affärsmodeller ska kunna introduceras på bred front.

Drive Swedens ledning,

Peter Eriksson, ordförande

Malin Andersson, programchef