

Document type

DESCRIPTION

Title

Remissvar från Scania CV AB  
promemoria automatiserad  
körning DNR LI 2023/02996

Issue

Final

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

External

Issued by (department acronym name phone)

CA Henrik Gustafsson + 46 70 086 58 99

Date

2024-01-18

Page

1(4)

To

Landsbygds – och infrastrukturdepartementet

## Remissvar från Scania CV AB promemoria automatiserad körning DNR LI 2023/02996

### Automatiserade fordon – en angelägenhet för hållbara gods- och persontransporter och svensk konkurrenskraft

Scania CV AB tackar för möjligheten att svara på landsbygds- och infrastrukturdepartementets promemoria automatiserad körning. Uppkopplade och automatiserade fordon är en del av den transformation som nu sker i fordonsindustrin tillsammans med elektrifieringen med målet att uppnå hållbara transporter. Att både Sverige och EU ger goda förutsättningar för denna omställning har stor betydelse både för möjligheterna att minska koldioxidutsläppen globalt i linje med Parisavtalet och värna konkurrenskraften i Sverige och EU.

Automatiserade fordon kan ge tydliga förbättringar av både transporteffektivitet och trafiksäkerhet. Automatiserade fordon kan också bidra till att delvis lösa den stora brist på yrkesförare som förekommer både i Sverige och globalt. De mest monotona förarjobben i exempelvis gruvor och på stora godsterminaler kan redan nu ersättas med automatiserade fordon. För Scania är arbetet med automatiserade fordon en viktig del i vårt arbete att leda skiftet mot ett hållbart transportsystem. Detta arbete görs i ett nära samarbete med olika aktörer inom transportnäringen för att tillsammans bygga gemensam kunskap. Vikten av att kunna agera på detta sätt inom agila och snabbrikliga tillståndprocesser som skapar förutsättningar för en accelererad omställning för hela samhället kan inte nog betonas.

Scania har i dag över 600 000 uppkopplade fordon världen över och provar automatiserade tunga lastbilar i vårt eget godsflöde på E4:an mellan Södertälje och Jönköping. Under denna rutt finns även sträcka på det kommunala vägnätet i Nyköpings kommun. Scania provar också automatiserade lastbilar tillsammans med gruvbolaget Rio Tinto i Australien.

I gällande EU-direktiv finns specifikt möjligheten att köra HUB till HUB lösningar för automatiserade fordon med. Det är en lösning som bygger på att fordonet färdas själv med gods mellan två fördefinierade punkter där en kund har ett flöde där gods ofta transporteras. Viktiga komponenter i sådan drift är att transporten sker där efterfrågan finns och utan förare för att bidra till effektivisering av transportsystemet, öka trafiksäkerheten och mildra förarbristen.

Document type

DESCRIPTION

Title

Remissvar från Scania CV AB  
promemoria automatiserad  
körning DNR LI 2023/02996

Issue

Final

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

External

Issued by (department acronym name phone)

CA Henrik Gustafsson + 46 70 086 58 99

Date

2024-01-18

Page

2(4)

## Scanias synpunkter på promemorian

För Scania är det av stor vikt att Sverige – även ur ett EU-perspektiv och inom det EU-regelverk som promemorian behandlar – möjliggör en tidig utrollning av automatiserade fordon. Att tidigt kunna kommersialisera ny teknik på vår hemmamarknad i Sverige i närheten till vår forskning och utveckling är viktigt för Scania. Vi delar därför regeringens uppfattning att det är viktigt att snarast möjligt tydliggöra för fordonstillverkare, väghållare, användare, transportköpare och allmänhet vad som gäller för framförande av helautomatiserade fordon.

**Angående §5 ” Trafikverket, eller kommunen om den är väghållare, får meddela föreskrifter om var helautomatiserade fordon enligt 4 § får föras med hjälp av ett automatiskt körsystem.”**

EU Förordning 2022/1426 fastlägger att automatiserade fordon måste godkännas inom de områden de designats för (ODD:er) där de testas för att uppfylla typgodkännande. I dagsläget är det svårt att förstå utifrån promemorian varför automatiserade fordon och deras användande i transportsystemet ytterligare ska begränsas av nationella regler med tillståndsgivning för specifika vägsträckor. Detta verkar inte förbättra det typgodkända fordonets säkerhet och funktionalitet utan riskerar att addera administration, svårigheter att skala samhällsviktig innovation och försvåra och fördröja möjligheten för nyttig teknikutveckling. Om tanken med regleringen är att berörda instanser ska ha möjlighet att veta var automatiserad körning bedrivs föreslås att en meddelandeplikt kan vara en hållbar lösning under de inledande faserna av den nya tekniken som bör ge motsvarande tydlighet likt en tillståndsprocess, utan att skapa de negativa konsekvenser som vi påvisar.

Om tanken med regleringen i stället är att **möjliggöra för väghållarna att införa restriktioner** behöver dessa förklaras för att möjliggöra utveckling av tekniken i linje med dessa önskemål för att säkerställa att framtida skalning av automatiserade transporter stimuleras. Utan denna typ av förklaring riskerar den här typen av reglering att snedvrider konkurrensen inte bara mellan olika tillverkare av automatiserade fordon utan också mellan olika berörda transportköpare och tjänsteleverantörer. Dessutom finns risken att en samhällsnyttig teknikutveckling och skalning av tekniken i övriga EU och världen hämmas.

Document type

DESCRIPTION

Title

Remissvar från Scania CV AB  
promemoria automatiserad  
körning DNR LI 2023/02996

Issue

Final

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

External

Issued by (department acronym name phone)

CA Henrik Gustafsson + 46 70 086 58 99

Date

2024-01-18

Page

3(4)

En tjänst för godstrafik som kör HUB till HUB mellan två givna punkter enligt EU typgodkännande 2022/1426 är konstruerad utifrån att lösa ett befintligt godsflöde mellan två punkter och berör ofta flera olika vägtyper ägda av flera olika aktörer. En konsekvens av liggande förslag ger, via utspridda och för automatiserad trafik godkända vägparter runt om i landet, en splittrad, svårnavigerad och tröghanterad utveckling för specifika kunders transportbehov. Scania ser inte detta som en framkomlig väg framåt för att uppfylla tanken med EU förordningen och därigenom möjliggöra förare utanför fordonet på en specifik kunds fall. Utveckling som går att skala blir därigenom försvårad utan att förordningen tydligt förklarat vad en eventuell inskränkning skulle syfta på och varför.

Slutligen, en process för ansökan om tillåtelse att framföra kommersiell drift för typgodkända automatiserade fordon riskerar att ytterligare addera administrativ tröghet med många olika berörda distanser för att upprätta trafik mellan punkt A och B. Om en sådan process ska införas blir överklagande och samordning viktigt för att inte i onödan byråkratisera en process som från början är upprättad för att möjliggöra teknikinförande.

## Angående §6 Föraransvar

Eftersom helautomatiserade fordon skall vara inkluderade i lagförslaget, exempelvis vid kommersiell HUB till HUB drift, är det viktigt med en lösning för föraransvar som är kompatibel med att det automatiserade fordonet och den ansvariga föraren befinner sig med stort geografiskt avstånd från varandra. Detta är avgörande för en framgångsrik kommersialisering av tunga automatiserade lastbilar och bussar. Att kunna ansvara för fler än ett fordon åt gången blir också av stor vikt då uppmärksamhet och trötthet inte längre kan räknas som riskfaktorer vid framförandet av fordonet vilket direkt påverkar förarkonceptets syn på regleringen av körtid och färdskrivare.

Motivet för att skapa en marknad för och bygga automatiserade fordon baseras på att ingen ska behöva befinna sig i fysisk anslutning till fordonet och lasten under större delen av transportsträckan. Frågor kring föraransvar som inte har med framförandet av fordonet att göra behöver därför diskuteras på liknande sätt som tidigare utredningar i DS 2021:28 och SOU 2018:16 för att ta hänsyn till de förändringar som behövs vid åliggande av trafikolycka (2 kap 10 §), last och lastsäkring (4 kap 78-83 §), kör och vilotider, färdskrivare, jaktförordning (40§).

Document type

DESCRIPTION

Title

Remissvar från Scania CV AB  
promemoria automatiserad  
körning DNR LI 2023/02996

Issue

Final

Approved by (department acronym, name)

File name

Info class

External

Issued by (department acronym name phone)

CA Henrik Gustafsson + 46 70 086 58 99

Date

2024-01-18

Page

4(4)

Nuvarande förslag på förordning skulle omöjliggöra för en person att starta flera automatiserade fordon och låta dem transportera gods mellan punkt A och B, kanske med om och av- lastningar av gods långt ifrån den personen som först initierade systemet. Möjligheten till att fordonet kör över flera arbetsskift, via olika vägtyper eller vägvagnsnitt som ägs och förvaltas av flera aktörer, olika transportorganisationer, branscher och vägtyper är en viktig del av transportlösningen för autonom HUB till HUB.

Promemorians förslag med ett oförändrat föraransvar enligt Wienkonventionen som överförs till den som tryckt på startknappen omöjliggör ett förverkligande av automatiserad HUB till HUB drift och i det samma omöjliggörs samhällsnyttig och hållbar kommersialisering av automatiserade transportlösningar. Detta eftersom en person skulle behöva åka med i fordonet vilket skulle äventyra den nytta som automatiserad godstrafik förväntas medföra.

Vidare diskussioner behövs och en åtskillnad måste göras som möjliggör överlämning mellan den person som agerar som transportör utan fysisk kontakt med fordonet och den (eller de) som befinner sig på fordonets plats och ombesörjer förmågor som tidigare endast vilade på föraransvaret.

## Försök med automatiserade fordon (TSFS 2021:4)

Scania vill även framhålla att även om promemorian rör typgodkännandet av automatiserade fordon är det viktigt att Transportstyrelsens nuvarande föreskrifter och allmänna råd om tillstånd att bedriva försök med automatiserade fordon (TSFS 2021:4) kan tillämpas även fortsättningsvis. Innovation är en grundläggande del av utforskandet av ny teknik och för att möjliggöra snabb och säker utveckling och framtid kommersialisering är försöksföreskrifterna en mycket viktig komponent.

Henrik Gustafsson  
Manager Public Affairs  
henrik.gustafsson@scania.com  
070 086 58 99

Marie Bemler  
Senior Engineer  
Autonomus Solutions  
marie.bemler@scania.com  
070 0815524

Theofanis Papamichail  
Head of Regulations and Certification Road Safety  
theofanis.papamichail@scania.com  
070 087719