

PM Automatiserad körning

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss.

VTI instämmer i att en ny förordning om helautomatiserade fordon bör beslutas med de huvudsakliga argument som nämns i promemorian:

- Avsikten med såväl genomförandeförordning (EU) 2022/1426 som förslagen i denna promemoria är att mötet mellan helautomatiserade fordon och traditionella manuellt körda fordon ska ske utan några större konsekvenser.
- Genom bestämmelserna i den nya förordningen förbjuds förändring av de typgodkända automatiserade fordonen om de förs med hjälp av ett automatiserat körsystem på andra ställen än de angivna områdena eller rutterna.

Förslaget (Avsnitt 7.2)

Enligt förslaget ska det framgå vilka fordon som ska omfattas av bestämmelserna genom en hänvisning till förordning (EU) 2019/2144 och genomförandeförordning (EU) 2022/1426. Hänvisningarna till de förordningarna ska vara dynamiska, dvs. avse förordningarna i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

VTI anser att förordningen behöver baseras på utförligare underlag och att den behöver kompletteras. Det förutsätts att tidigare arbete i utredningar om ansvar m.m. (Ds 2021:28, men också tidigare SOU 2018:16) beaktas i kompletterande reglering bl.a. avseende förarrollen, förarens uppgifter, ansvar m.m.

VTI instämmer i att förordningarna bör vara dynamiska eftersom regelutvecklingen på det sättet har bättre förutsättningar att hålla jämna steg med den snabba teknikutvecklingen.

Den nya förordningen ska ange var ett typgodkänt helautomatiserat fordon får föras.

VTI instämmer i att endast typgodkända helautomatiserade fordon ska komma i fråga i den föreslagna förordningen.

I den föreslagna förordningen saknas ett hanteringsförfarande i de fall då fordon som redan är i drift får ett nytt typgodkännande på grund av uppdaterad programvara för det automatiska körsystemet. Det behöver klargöras hur vägghållarna ska veta att körsystemet uppdaterats, om uppdateringen är av en

omfattning som kräver nytt typgodkännande, och vilka konsekvenser det får på de platser och rutter som föreskrivits. När behövs en ny föreskrift?

I promemorian står att de platser och rutter som föreskrivs sedan kommer vara öppna att användas av alla helautomatiserade fordon som är godkända enligt genomförandeförordningen. Väghållaren kommer inte kunna skilja mellan olika typer av helautomatiserade fordon, så länge de är typgodkända.

VTI anser att det är väsentligt för väghållaren att ha kännedom om varje typ av helautomatiserat fordon som de utfärdar föreskrifter för.

Trafikverket, eller kommunen om den är väghållare, ska få meddela föreskrifter om var helautomatiserade fordon får föras med hjälp av ett automatiskt körsystem.

VTI instämmer i att väghållaren ska få meddela föreskrifter om var helautomatiserade fordon får föras. Enligt artikel 1 ska genomförandeförordningen tillämpas i följande fall: a) ett utpekat område, b) på förutbestämda rutter med fasta start- och slutpunkter och c) inom särskilt angivna parkeringsutrymmen. En mer detaljerad beskrivning av dessa tre tillämpningsfall saknas.

I förslaget saknar VTI ett identifierat behov av tydliga kriterier eller riktlinjer som stöd till väghållaren för att avgöra vilka vägar som ska betraktas som lämpliga och hur bedömningen ska göras. VTI ifrågasätter huruvida väghållaren kan förväntas ha kompetens att utfärda föreskrifter för automatiserade fordon, och att riktlinjer skulle vara ett värdefullt stöd.

VTI föreslår att riktlinjer åtminstone baseras på uppgifter i typgodkännandebestämmelserna som har bäring mot den nya förordningen. Det gäller i synnerhet en hänvisning till den drifthandbok som ska utarbetas av körsystemets tillverkare eller utvecklare

Ur genomförandeförordning (EU) 2022/1426:

11. Drifthandbok

- 11.1 Syftet med drifthandboken är att säkerställa säker drift av det helautomatiserade fordonet med hjälp av utförliga instruktioner till ägaren, passagerare, trafikföretag, förare ombord, fjärrstyrande förare och alla relevanta nationella myndigheter.
- 11.3 Drifthandboken ska innehålla tekniska åtgärder (t.ex. kontroller och underhåll av fordonet och infrastrukturen utanför fordonet, transportkrav och krav på fysisk infrastruktur såsom lokaliseringsmarkörer och avkänningssensorer), operativa begränsningar (t.ex. hastighetsbegränsning, särskilt körfält, fysisk avskiljning från mötande trafik), miljöförhållanden (t.ex. ingen snö) och operativa åtgärder (t.ex. krav på förare.

VTI efterfrågar också ett avsnitt i föreskriften om hur förändrade situationer, såsom olyckor, vägarbeten eller andra tillfälliga störningar ska hanteras.

Den som aktiverar det automatiska körsystemet ska anses som förare av fordonet

Den definition av förare som föreslås väcker en del frågor med avseende bl.a. på vilka föraruppgifter som kopplas till förarens roll och förarens ansvar. Det kan konstateras att definitionen av förare avviker från branschstandard och andra länders definitioner där en förare generellt tar sikte på den som utför den dynamiska köruppgiften. Ansvar kopplas också till denna person. Av definitionen i förslaget framgår dock att den som aktiverar systemet ska anses som förare och att ingen särskild reglering av ansvaret är aktuell. Man gör heller inte någon skillnad på om systemet aktiveras i fordonet

eller på distans. VTI ifrågasätter starkt definitionens ändamålsenlighet och lämpligheten med ett oförändrat ansvar och efterfrågar en utförlig motivering.

En fråga som uppkommer rör avsaknad av närmare reglering av vilka uppgifter som är kopplade till föraren och om föraren behöver ingripa i olika situationer som kan uppstå och i så fall på vilket sätt. Det saknas också reglering avseende ett eventuellt överlämnande av föraruppgiften, vilket kan vara av intresse för kommersiella/professionella aktörer. Kräver ett sådant överlämnande i så fall avaktivering med efterföljande ny aktivering av systemet eller hur ska det hanteras?

En annan fråga rör avsaknad av närmare uppgift eller vägledning om hur många fordon en person kan aktivera och därmed vara förare av. Är antalet obegränsat? Vilka konsekvenser medför detta avseende ansvarsfrågan?

VTI anser att frågorna behöver klargöras och beaktas i regleringen samt baseras på ett utförligt underlag med närmare analys och motiveringar.

Vid förandet av typgodkända helautomatiserade fordon ska de allmänna bestämmelserna om trafikanter, trafik med fordon och trafik med motordrivna fordon i trafikförordningen gälla.

VTI efterfrågar en analys av behovet att ändra i trafikförordningen avseende lokala trafikföreskrifter för fordonen.

Beslut om föreskrifter enligt den nya förordningen ska inte kunna överklagas.

VTI saknar en motivering till detta.

Konsekvenser (Avsnitt 9)

Introduktionen av automatiserade fordon på allmänna vägar är ett helt nytt fenomen och följderna är svårutsägbara. Av det skälet ställer sig VTI tveksamt till bedömningen att administrationen för automatiserade fordon kommer att skötas inom befintliga ekonomiska ramar för väghållare och rättsvårdande myndigheter. Rimligen påverkas även försäkringsbranschen men det nämns inte i promemorian.

”I den utsträckning förslagen leder till en ordnad introduktion av helautomatiserad trafik finns det betydande trafiksäkerhetsvinster som kan följa av utvecklingen.” Det finns ännu inget underlag som kan påvisa en förhöjd trafiksäkerhet med automatiserade fordon. Samma sak gäller transport- och energieffektivitet. Formuleringen bör vara på samma sätt som för konsekvenser för miljön, dvs ”Det är en öppen fråga huruvida helautomatiserade fordon leder till positiva eller negativa effekter för trafiksäkerheten såväl som för transport- och energieffektivitet.”

När det gäller transport och energieffektivitet kan automatisering emellertid möjliggöra olika typer av tjänster som kan påverka energieffektivitet och -användning på systemnivå. Till exempel om delade tjänster blir så populära att antalet personer per kilometer ökar.

VTI instämmer i att det är angeläget att säkerställa att möjligheterna att slå ut eller manipulera de aktuella fordonen minimeras. Det är likafullt angeläget att säkerställa att inga negativa effekter uppstår för trafiksäkerheten, framkomlighet, transportsystemet, miljön, mm.

Därför framhåller VTI vikten av en kontinuerlig uppföljning av konsekvenser med automatiserade fordon och successiva analyser av vunna erfarenheter genom följeforskning av oberoende forskningsutförare.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Senior forskare Jesper Sandin har varit föredragande. I handläggningen har också forskare Jeanette Andersson, Christian Jernberg, forskningsledare Ingrid Skogsmo och forskningschef Anna Anund deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI