

**Datum**  
2024-01-11**Diarienummer**  
Utr 2023/66**Ert diarienummer**  
LI2023/02996Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)*Kopia till: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se*

## Yttrande över promemorian Automatiserad körning

I augusti 2022 antogs kommissionens genomförandeförordning EU 2022/1426 gällande enhetliga förfarande och tekniska specifikationer för typgodkännande av automatiska körsystem i helautomatiserade fordon. De förslag som lämnas i promemorian är en konsekvens av att medlemsstaterna är skyldiga att se till att det finns bestämmelser som gör att förordningen kan tillämpas i praktiken. I promemorian föreslås att en ny svensk förordning om helautomatiserade fordon bör beslutas och att det av förordningen ska framgå var helautomatiserade fordon får framföras och vem som ska anses som förare av fordonet.

### Övergripande kommentarer

Vi bedömer att allt fler automatiserade funktioner och helt automatiserade fordon i huvudsak kommer att ha positiva effekter för de transportpolitiska målen, inte minst gällande trafiksäkerhet. Det är därför viktigt att lagstiftningen utvecklas så att dessa fordon kan införas.

Trafikanalys anser att det är väl motiverat att införa en ny svensk förordning om helautomatiserade fordon, liksom att denna förordning innehåller dynamiska hänvisningar till EU:s rättsakter. Den reglering som finns på området kommer fortsatt att behöva utvecklas i takt med den tekniska utvecklingen och dynamiska hänvisningar är därför att föredra.

### Trafikanalys synpunkter på förslagen

#### **Det räcker inte med att enbart reglera var helautomatiserade fordon får framföras**

Enligt kommissionens genomförandeförordning får trafik med helautomatiserade fordon godkännas inom utpekade områden, på förutbestämda rutter och inom särskilt angivna parkeringsutrymmen. Förslaget till svensk förordning innebär att Trafikverket och kommunerna ges behörighet att besluta om var helautomatiserade fordon får framföras med helautomatiserade system. Trafikanalys tolkar förslaget så att det enbart syftar på de geografiska gränserna utan hänsyn tagen till hur trafikmiljön kan förändras. Eftersom trafik med helautomatiserade fordon föreslås begränsas till tre typer av områden kan

man dra slutsatsen att det inte klarar att köras överallt och alltid. Mot den bakgrunden anser Trafikanalys att de geografiska villkoren också bör kompletteras med villkor för annat som påverkar trafikmiljö som t.ex. väder, trafiksituationen och andra omständigheter, dvs. den operativa kördomänen. Vi kan konstatera att den kunskapsuppbyggnad som sker idag i huvudsak sker för trafik på barmark medan erfarenheterna från trafik i vinterväglag är högst begränsade.

För att säkerställa harmoniserad tillämpning av förordningen anser Trafikanalys att det bör finnas krav eller allmänna råd avseende standard på de områden, sträckor och parkeringar där helautomatiserad trafik föreslås bli tillåten. Inte minst är det angeläget för mindre kommuner att få sådant stöd, vilket Trafikanalys konstaterat i samband med flera tidigare utredningar.

Vidare saknar Trafikanalys ett resonemang hur dessa områden ska markeras i NVDB och t.ex. via skyltning så att det framgår att detta är ett område, sträcka eller parkeringsplats där helautomatiserad körning är tillåten. Det är en värdefull upplysning också för andra trafikanter som kan komma att möta förarlös trafik.

Den föreslagna förordningen ger ingen möjlighet att tillåta automatiserad trafik på en (kortare) anslutande enskild väg mellan exempelvis industriområden eller logistiknav och en tillåten väg. I förekommande fall kan det vara ett effektivitets- eller tillgänglighetsproblem. Vi efterlyser en diskussion om den frågeställningen.

#### **Förarfrågan behöver utredas vidare**

Trafikanalys är tveksamma till förslaget att den som aktiverar det automatiska körsystemet ska anses som förare och därmed vara ansvarig för eventuella överträdelser av trafikreglerna. En generell utgångspunkt i sammanhanget bör vara att ansvaret läggs på den part som har bäst möjlighet att påverka fordonets färd i trafiken. Det är inte nödvändigtvis den som aktiverar systemet.

I promemorian är ansvarsfrågan ytligt behandlad och vi saknar en motivering till varför detta alternativ valts framför andra alternativ som t.ex. diskuteras i Ds 2021:28.<sup>1</sup> Där föreslås att ägaren ansvarar för att trafikregler följs under körning men däremot inte för överträdelser som beror på fel i det automatiserade körsystemet utanför ägarens kontroll.

Trafikanalys anser att ansvarsfrågan behöver utredas vidare. Vi ser att det finns möjlighet att fördela ansvaret för en överträdelse på fyra parter:

1. Ägaren, om denne underlåtit att uppdatera det automatiska körsystemet eller på något sätt manipulerat det.
2. Den som aktiverar det automatiska körsystemet, om denne inte tagit det ansvar som krävs av en bilförare (t.ex. att säkerställa att barn under femton år använder säkerhetsbälte).

---

<sup>1</sup> DS 2021:28 Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket

3. Tillverkaren av det automatiska körsystemet, om detta inte uppfyller de krav det ställs på ett sådant.
4. Väghållaren, om förhållandena på vägen väsentligt avviker från det som följer av NVDB och skyltning.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lennart Thörn. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör