



Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

## Raminstruktion om uppkopplad och automatiserad körning 1.0

Raminstruktionen uppdateras löpande, minst en gång per halvår.

### 1. Aktuellt område

Deltagande i internationellt arbete med frågor om automatiserad vägtrafik. Detta inkluderar bland annat fordonsregler, typgodkännande, försöksverksamhet, testmiljöer, eftermarknadskontroll och trafikregler och gäller allt internationellt arbete.

#### 1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Syftet är att främja introduktionen av säker uppkopplad och automatiserad körning, ökad harmonisering inom EU och globalt samt att skapa goda förutsättningar för industrins konkurrenskraft.

#### 1.2 Förhandlingsläget

Förhandlingar pågår om tekniska regler för automatiserade fordon. Bedömningen är att beslut om dessa kommer att fattas vid UNECE WP29 i juni 2026. Det innebär att fordonen kommer att kunna sättas på den europeiska marknaden från och med 2027. De tekniska reglerna har direkta och indirekta implikationer på enskilda länders trafikregler. Trafikregler är nationell kompetens men diskussioner förs i flera forum kring hur trafikreglerna ska utvecklas för att möjliggöra automatiserad trafik.

#### 1.3 Handlingslinjer

Se avsnitt 6 i denna instruktion.

## 2. Rättslig grund/beslutsförfarande

Automatiserad körning förhandlas i flera olika forum, med olika grund för beslutsfattande. Mest relevanta forum är UNECE:s WP 1 (förvaltar globala konventioner om trafiksäkerhet) och WP29 (förvaltar rättsliga överenskommelser om godkännande av fordon), EU:s arbetsgrupper för fordonsregler; Rådsarbetsgrupp Teknisk harmonisering (motorfordon), TCMV (tekniska kommittén för motorfordon) och MVWG (arbetsgrupp för motorfordon) samt EFAT, European Forum för Automated Transport (multilateral grupp inom EU för att samordna och diskutera nationell implementering av automatiserad körning). De olika forumen har olika grund för beslutsfattande.

## 3. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Medel.

## 4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

Ett regelverk och angreppssätt som främjar introduktionen av en säker uppkopplad och automatiserad körning i vägtrafik, ökad harmonisering inom EU och globalt samt att skapa goda förutsättningar för industrins konkurrenskraft. Målsättningen om ökad harmonisering omfattar inte kriminaliseringsfrågor.

## 5. Påverkansarbete

Löpande med syfte att ta fram underbyggda överväganden och skapa genomslag för de svenska ståndpunkterna. Viktiga aktörer att ha en löpande dialog med är svensk fordonsindustri, EU-kommissionen, Tyskland, Nederländerna, Frankrike och Finland.

## 6. Svenska handlingslinjer

### 6.1 SE bör göra de svenska legala förutsättningarna kända

SE bör alltid säkerställa att det finns rätt kunskap om det svenska rättsläget vad avser automatiserad körning, för att diskussioner ska landa rätt och så att fordonstillverkarna vet vilka möjligheter som finns i SE i deras utveckling av autonoma fordon.

**SE kan framföra följande:**

*I svensk trafikreglering finns ingenting som specificerar automatiserad körning eller specialregleringar på området.*

*Specifik reglering för automatiserad körning har utretts i Sverige, se SOU 2018:16 och Ds 2021:28. Utredningarna är remitterade. Regeringen har även tagit fram och remitterat promemorian Automatiserad körning för att särskilt hantera belautomatiserade fordon godkända enligt genomförandeförordning (EU) 2022/1426. Dessa produkter bereds inom Regeringskansliet och det finns ingen tidplan för när eventuell reglering kommer på plats. Utgångspunkten är dock att eventuell regelutveckling på automatiseringsområdet bör ske stegvis för att kunna anpassa efter teknisk utveckling och gå i rimlig takt med övriga länders regelverk, samtidigt som takten inte får utgöra ett hinder för fordonsindustrins konkurrenskraft i en tuff global konkurrens. Huruvida den stegvisa utvecklingen ska ske genom en initialt restriktiv hållning för att sedan tillåta allmer (ett tillståndsförfarande som över tid blir mer generöst) eller ske genom att det tillåts för att sedan reglera det som visar sig vara ett problem är en utestående fråga.*

## **6.2 Behov av helhetssyn**

**Bakgrund:** Utvecklingen mot automatiserad körning innebär att frågor med koppling till trafikering, behörigheter med mera i praktiken inkluderas i tekniska regelverk om att få sätta fordon på marknaden. Även när rent tekniska frågor diskuteras har dessa ofta beröringspunkter med ett större antal regler och delsystem än vad som traditionellt sätt har varit fallet. Detta kräver mer samverkan och samspel mellan olika discipliner och regelverk än vanligt.

### **Handlingslinje:**

SE ska i all beredning och i alla forum säkerställa att relevanta discipliner och kompetenser involveras i frågeställningar som har att göra med automatiserad körning. Det är viktigt för att säkerställa det helhetsperspektiv som frågorna kräver.

## **6.3 Stärka fordonsindustrins konkurrenskraft och ökad harmonisering**

Fordonsindustrin genomgår en snabbare och mer omfattande strukturomvandling än någonsin. Den snabba integreringen av digital teknik (t.ex. AI, programvara, sensor- och kommunikationsutrustning) tillsammans med den ökande betydelsen av digitala tjänster och konnektivitet samt ökad grad av automatisering, parat med klimatomställningen, innebär stora

förändringar. Svenska fordons-tillverkare har en stark position i den digitala transformationen och i övergången från hårdvara till mjukvara. Europeiska företag riskerar dock att hamna på efterkälken vad gäller strategisk teknik för självkörande fordon. För att stå sig i den globala konkurrensen måste europeiska fordonsindustrin snabbt inta en ledande ställning i omställningen till programvarudefinierade, AI-drivna, uppkopplade och självkörande fordon.

I dag är regelverket för uppkopplad och autonom mobilitet fragmenterat. Få MS har nationella trafikregler som tillåter självkörande fordon på deras vägar, vilket blockerar möjligheterna för självkörande fordon på den inre marknaden. Kommissionen prioriterar arbetet med att vidareutveckla regelverket för självkörande fordon

#### **Handlingslinje:**

Fordonsindustrin är central för den gröna omställningen och för svensk och europeisk ekonomi, sysselsättning och konkurrenskraft. Branschens långsiktiga konkurrenskraft i en allt hårdare global konkurrens behöver stärkas. Tekniken för autonom körning kommer att vara en avgörande faktor för konkurrenskraften och kommer att stå för en betydande andel av det framtida mervärdet. SE ska verka för att introduktionen av uppkopplad och automatiserad körning skapar goda förutsättningar för industrins konkurrenskraft. SE ska också verka för en mer harmoniserad ram och styrning på EU-nivå för att tillvarata fördelarna med vår inre marknad och underlätta en snabb utbyggnad av uppkopplad och autonom mobilitet, med undantag för kriminaliseringsfrågor. Vidare ska SE verka för en ökad teknisk harmonisering även globalt.

#### **6.4 Säkerhetsnivå**

**Bakgrund:** I regelutvecklingsarbetet inom UNECE:s WP29 finns en uttryckt säkerhetsvision. Den anger att ”ett automatiserat/autonomt fordon ska inte orsaka någon ”oacceptabel risk”, vilket innebär att automatiserade/autonoma fordonssystem, i sitt automatiserade läge, inte får orsaka några trafikolyckor som resulterar i skada eller dödsfall som rimligen är förutsebara och förebyggbara.”

#### **Handlingslinje:**

Utöver den säkerhetsnivå som uttrycks i regelverksutvecklingen på den tekniska sidan vill SE generellt främja en automatiserad trafik som har en

säkerhetsnivå som är väsentligt säkrare än konventionell trafik. SE accepterar dock att automatiserad trafik är förenad med vissa risker.

## **6.5 Regelverkens utformning och typgodkännandemyndighetens roll**

**Bakgrund:** Utvecklingen mot automatiserade fordon bedöms kräva mer dynamiska fordonsregler. Konventionella fordon godkänns idag genom att de uppfyller statistiska kriterier som enkelt kan ”bockas av” av en typgodkännandemyndighet. Men om nytt regelverk exempelvis ställer krav på att ett automatiserat fordon ska följa trafikregler innebär det att fordonstillverkaren måste tillhandahålla löpande uppdateringar i en mjukvara. Frågan om mjukvaruuppdateringar är central för en rättssäker och trafiksäker implementering av automatiserade system. Utan möjlighet till obligatoriska uppdateringar riskerar fordon att avvika från sitt typgodkännande eller inte följa gällande regelverk, trots att de formellt sett är godkända.

### **Handlingslinje:**

SE bör verka för att nya regler som tas fram, där så är möjligt, är övergripande och funktionsbaserade och vid behov teknikneutrala, om det inte i undantagsfall finns skäl för annat. Samtidigt är det viktigt att nya regler blir tillämpbara i en typgodkännandeprocess. En lösning SE kan driva är att införa generella funktionskrav och ett ansvar för tillverkaren att efterleva, validera och riskbedöma exempelvis systemsäkerhet och systemfunktion.

SE ska verka för att självövervakningssystem inkluderas i de tekniska kraven för samtliga automatiserade system som ersätter föraren och dennes uppgifter.

SE bör verka för att länder som omfattas av ett typgodkännande ska ha möjlighet att bli involverade när ett automatiserat fordon ska typgodkännas för att göra bedömningar utifrån nationell kontext. Omfattning och form bör dock vägas mot kostnader och risken för fragmentisering av marknaden.

SE bör verka för en balanserad fördelning mellan typgodkännandemyndigheternas och fordonstillverkarna ansvar för kontrollen av fordons automatiserade funktioner och system.

SE bör verka för EU-samordning av nationell reglering om hur mjukvaruuppdateringar som syftar till att uppfylla dynamiska lagkrav ska säkerställas när ett fordon är satt på marknaden.

## **6.6 Säkerhetsrisker bör hanteras i teknikregleringen om möjligt**

**Bakgrund:** En utgångspunkt i förhandlingarna om det tekniska regelverket är att enskilda länder ska ha makt att begränsa/ nationellt tillåta framförandet av automatiserade fordon som har godkänts enligt det nya regelverket. FR och DE som reglerat automatiserad körning nationellt har även infört eller planerar införa nationella särkrav av både trafikall och teknisk natur. Nationella särkrav som har direkt eller indirekt påverkan på den tekniska utformningen av dessa fordon kan leda till fragmentisering av marknaden. Detta utesluter dock inte att SE kan komma att införa nationell reglering likt FR och DE.

### **Handlingslinje:**

SE ska verka för att det nya tekniska regelverket tar omhand relevanta säkerhetsrisker och därmed minimerar behovet av nationella särregler.

## **6.7 Samspel med befintlig trafikmiljö**

**Bakgrund:** Det kommer ibland förslag om att automatiserade fordon ska märkas ut på särskilt sätt för att gör andra trafikanter uppmärksamma på att de är just automatiserade. Detta bedöms inte lämpligt eftersom det bör vara de automatiserade systemen som ska anpassas till övrig trafik och inte tvärtom. Detta utesluter inte att uppgifter om fordonens automatisering ska vara tillgängliga för rättsvårdande myndigheter.

### **Handlingslinje:**

SE ska verka för att kraven på de tekniska systemen utvecklas så att automatiserade fordon fungerar att framföras i befintlig trafikmiljö tillsammans med konventionella fordon.

SE stödjer inte krav på särskilda markeringar på fordonet eller i infrastrukturen som syftar till att under framförandet signalera till trafikanter att fordonet framförs automatiserat.

## 6.8 Hantering av tolkningsdokument

**Bakgrund:** Parallellt med framtagandet av tekniska regler för automatiserade fordon och system planeras för att ta fram ett tolkningsdokument för att hantera alla de regelverk som inte är precisa nog för att hanteras utan tolkning. Det handlar om ungefär 80 regler som bedöms behöva kompletteras med rekommendationer om tolkning. Att regelverket inte preciseras mer exakt i sig självt motiveras av att reglerna tas fram för att också passa i andra delar av världen, där de fordonsreglerna är mindre specifika och säkerheten hanteras mer av självcertifiering av företagen.

**Handlingslinje:** SE bör verka för en balans mellan vad som kan preciseras i själva regelverket och vad som bör hanteras i tolkningsdokument, eftersom en alltför stor flora av tolkningsdokument kan skapa otydligheter både administrativt och rättsligt.

## 6.9 Insamling, lagring och hantering av data

**Bakgrund:** Det finns behov av att samla in vissa data i samband med automatiserad körning, exempelvis för ansvarsutkrävande och lärande.

**Handlingslinje:**

SE anser att alla krav om insamling av data kopplat till utveckling av automatisering av fordon måste kunna motiveras särskilt, i syfte att begränsa hur mycket data som ska samlas in. SE kan bland annat begära att KOM föreslår lösningar som utgår från kontrollerad tillgång till data, snarare än datadelning.

SE bör verka för att ISMR (rapportering från automatiserade fordon) möjliggör identifiering av lokala men systematiska problem som behöver fångas upp av säkerhetsskäl, då det är en förutsättning för att de nya reglerna ska kunna fungera som det är tänkt. Det bör inte belasta typgodkännandemyndigheterna eller tillverkarna i onödan och värna om tillverkarnas immateriella rättigheter.

SE kan stödja att en så kallad scenariodatabas upprättas som ett komplement till den ordinarie kravställningen, men då med långtgående beaktande av eventuella konsekvenser för tillverkarna.

SE bör verka för att uppgifter som bedöms vara nödvändiga för att kunna utreda såväl civilrättsligt som straffrättsligt ansvar vid olyckor eller överträdelser av trafikregler i samband med automatiserad körning lagras och enkelt kan nås av rättsvårdande myndigheter så att de exempelvis kan avgöra vem eller vad som framfört ett fordon vid en olycka.

SE ska verka för att regelverk för automatiserade fordon och fordonssystem utvecklas med beaktande av relevanta cybersäkerhetsrisker.

### **6.10 Försöksverksamhet och testmiljöer**

**Bakgrund:** Förordning (2017:309) om försöksverksamhet med automatiserade fordon tillåter försök med automatiserade fordon som inte är typgodkända i Sverige. Tillstånd till sådana försök hanteras av Transportstyrelsen och förenas med villkor för att säkerställa trafiksäkerheten.

I EU är villkoren för att testköra helautomatiska fordon i vägtrafik och för att använda dem i kommersiell trafik mindre tillåtande än i USA och Kina. Detta ger konkurrenterna i dessa områden ett viktigt försprång.

För att öka marknadsmognaden och kommersialiseringen av självkörande fordon kommer EU-kommissionen att i samarbete med MS snabbt inrätta minst tre storskaliga gränsöverskridande testmiljöer, tillhörande regulatoriska sandlådor och europeiska automatiserade körkorridorer. Dessa testmiljöer kommer att göra det möjligt att i stor skala testa självkörande fordon, både för person- och godstransporter.

**Handlingslinje:** SE bör verka för att underlätta och harmonisera gränsöverskridande försöksverksamhet och testmiljöer, samt för en harmonisering av processen för att godkänna försök inom EU. Det är viktigt att det blir attraktivt att för fordonstillverkarna att genomföra försök och tester i EU, samt att gapet i förutsättningarna gentemot USA och Kina minskar. SE bör aktivt fånga erfarenheter från gränsöverskridande tester inom EU i syfte att utveckla sin försöksverksamhet.

### **6.11 Fjärrövervakning och fjärrstyrning**

**Bakgrund:** I vissa automatiska system och fordon ingår möjlighet till fjärrstyrning som en del av fordonets felavhjälpling.

**Handlingslinje:** SE bör verka för att fjärrövervakning och fjärrstyrning för närvarande endast bör nyttjas i undantagsfall och vid avgränsade avhjälpande insatser.

## 7. Konsekvensanalyser

### 7.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

Förslagen är förenliga med svenska grundlagar.

### 7.2 Gällande svenska regler i övrigt

Frågorna som diskuteras måste löpande stämmas av mot svenskt regelverk.

### 7.3 Budgetära konsekvenser

Förslagen som behandlas har ingen direkt påverkan på statens budget.

## Ärendeinformation

Ansvarig handläggare, departement/enhet, telefon: Ylva Berg, LI/TM,  
519 74

Ansvarig på Transportstyrlesen:

Andra berörda departement: KN, Fi, UD, Ju

Ansvarig på representationen, mobiltelefon: Gustaf Molander  
Rådsformation: KKR

Rådsarbetsgrupp: Teknisk harmonisering (motorfordon)