

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Transportstyrelsens svar till det som föreslås i PM Automatiserad körning

Sammanfattning

Transportstyrelsen stödjer en ordnad och säker introduktion av helt automatiserade fordon, en angelägen del i detta är att reglera deras användning. Förslaget bör dock utvecklas vidare innan genomförande. Exempelvis behöver det föreslagna bemyndigandet till väghållarna om att reglera var helautomatiserade fordon får föras relatera till fordon med ett eller flera specifika typgodkända automatiska system inte till typgodkända helautomatiserade fordon generellt. Ansvarsbestämmelser bör även finnas med för att syftet med regleringen ska kunna uppnås.

För att uppnå ett fungerande regelsystem bedömer Transportstyrelsen att det behövs ett fortsatt lagstiftningsarbete utifrån förslagen i de tidigare utredningarna om automatiserad vägtrafik. Olika ansvarsfrågor, kompetenskrav på förare, regler om när föraren befinner sig utanför Sverige m.m. behöver regleras. Utan ett helhetsperspektiv ökar risken att det uppstår oklarheter om vilka trafikregler som gäller för helautomatiserade fordon, vilket kan försvåra för deras utveckling och marknadsintroduktionen av dem.

Synpunkter på förslaget

Transportstyrelsens synpunkter syftar till att beskriva behovet av ändringar och tillägg i förslaget samt behov av fortsatt utveckling.

Bemyndigandet för Trafikverket och kommuner att få meddela föreskrifter om platser och rutter där helautomatiserade fordonen får föras med hjälp av ett automatiskt körsystem bör ändras. Bemyndigandet bör relatera till de tre angivna användningsfall som finns i 4 § i föreslagen förordning

Vidare bör en ansvarslagstiftning med tillhörande straffbestämmelser införas. Andra utöver den som aktiverar det automatiska körsystemet, t. ex.

företag, ägare av fordonet, tillverkare med flera bör kunna utkrävas ett ansvar.

Som ett ytterligare utvecklingssteg bör andra nödvändiga delar införas. Detta för att skapa den helhet som behövs när användningen av småserier av helautomatiserade fordon ökar och när en kommande EU-genomförandeförordning om typgodkännande helautomatiska system för helserier av fordon träder i kraft (planerat till 2024). Det finns även andra automatiserade system som kan sättas på marknaden, till exempel automatiserade filhållningssystem (ALKS R157)¹ som inte omfattas av förslaget.

Nödvändiga ändringar och tillägg

Bemyndigandet om att meddela föreskrifter

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

I 4 § står att på vägar som inte är enskilda får helautomatiserade fordon, som har ett eller flera typgodkända automatiska körsystem, endast föras med hjälp av ett automatiskt körsystem bara

- 1 inom ett utpekade område,
- 2 på förutbestämda rutter med fasta start- och slutpunkter, och
- 3 inom särskilt angivna parkeringsutrymmen.

Bemyndigandet till Trafikverket och kommunerna om att meddela föreskrifter bör ändras så att det avser var helautomatiserade fordon med *specifika* typgodkända automatiska körsystem får föras. Som förslaget nu är formulerat kommer väghållarnas föreskrifter inte att kunna särskilja mellan olika automatiska körsystem utifrån de tre användningsfallen (se 1, 2 och 3 i 4 § ovan). Till exempel ska fordon där det automatiska körsystemet endast är avsett att användas på en viss förutbestämd rutt inte kunna användas inom ett särskilt angivet parkeringsutrymme. Detta kan således inte åstadkommas genom väghållarnas föreskrifter då bestämmelsen i 5 § inte relaterar till funktionerna i det specifika automatiska körsystemet.

Ytterligare överväganden om möjlighet att överklaga

I 8 § i förordningsförslaget står att ”beslut om föreskrifter enligt denna förordning får inte överklagas”. Föreskrifterna kommer att likna lokala trafikföreskrifter vilka är möjliga att överklaga idag. I förslagets 5 § står ”Om det utpekade området eller den fastställda ruten korsar eller på annat

¹ <https://unece.org/transport/documents/2021/03/standards/un-regulation-no-157-automated-lane-keeping-systems-alks>

sätt skär en väg där någon annan är väghållare ska denne lämnas tillfälle att yttra sig innan föreskrifterna meddelas”.

Om en väghållare i sitt yttrande inte önskar automatiserade fordon på sin väg medan en annan väghållare vill tillåta fordonen uppstår problem i den eller de punkter där vägarna skär eller korsar varandra. Någon överordnad myndighet behöver då kunna pröva frågan. Därmed skapas praxis vilken bidrar till en rättssäker och harmoniserad bedömning och enhetliga beslut mellan myndigheter. En enhetlig bedömning och beslut kommer att i sin tur att underlätta för operatörerna och för automatiserade fordons utveckling och introduktion.

Ansvarsbestämmelser

För en fungerande ansvarsfördelning bedömer Transportstyrelsen att förslagen i Ds. 2021:28 och som Transportstyrelsen i sitt remissvar² ställt sig positiva till bör användas, Utan ansvarsbestämmelser uppstår straffrättsliga problem vilket medför ett senare omfattande arbete med att utreda vem som har, eller inte har, det faktiska straffrättsliga ansvaret för ett helautomatiskt fordon som är konstruerat att färdas själv utan en förarens direkta övervakning och körning.

Om inte en förändrad ansvarslagstiftning prioriteras bör ett resonemang om förarens ansvar i förhållande till operatörens, ägarens, tillverkarens m.fl. redovisas i ett förordningsmotiv som kan utgöra en utgångspunkt när de nya reglerna ska tolkas av t. ex. polis, åklagare, domstolar m. fl. Detta för att kunna utkräva, om det är möjligt³, ett straffrättsligt ansvar av någon.

Förslaget behöver även tillföras ansvarsbestämmelser för den som för det automatiserade fordonet där det inte är tillåtet enligt föreskrifter som meddelas av Trafikverket eller kommunerna. Om inte sådana ansvarsbestämmelser införs kommer det att medföra att polisens trafikövervakning och de övriga rättsvårdande myndigheternas arbete försvåras. Utan sådana bestämmelser innebär det att straffansvar inte kan komma i fråga annat än med tillämpning av lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, samt enligt brottsbalken.

Ny förordning

Enligt förslaget bör en ny förordning om helautomatiska fordon beslutas istället för ett tillägg i trafikförordningen (1998:1276) där det finns bestämmelser om trafik på väg och i terräng. Transportstyrelsen uppfattar att skälet är att trafikförordningen inte innehåller regler om typgodkännande

³ Till exempel utifrån skuldprincipen

och att de nya typgodkännandebestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2022/1426 därmed inte har en självklar plats i gällande lagstiftning.

För att bibehålla den systematik som idag finns mellan olika författningar föreslår Transportstyrelsen att regleringen görs i trafikförordningen. Regleringen handlar om hur typgodkända fordon får föras i trafiken och inte om regler för typgodkännande. Trafikförordningen innehåller redan liknande regler och det blir därför en bra systematik att använda trafikförordningen. Vidare underlättas det framtida regleringsarbetet och det blir tydligare hur kungörandet av reglerna bör ske.

Det bör förtydligas om eller hur en enskild vägs ägare ska kunna reglera trafik med automatiserade fordon när det automatiska körsystemet är i drift. Det finns enskilda vägar i Sverige vilka kan användas för helautomatiserade motorfordon, t. ex. motorvägar (Öresundsbron), vägar på tomtmark (t. ex. stora parkeringsytor) och inom särskilt angivna parkeringsutrymmen⁴.

I 10 kap. 10 § trafikförordningen anges att enskild vägs ägare avgör om trafik med motordrivna fordon av olika slag ska få äga rum, en kommun eller länsstyrelse får däremot inte genom lokala trafikföreskrifter meddela lokala trafikföreskrifter om detta på enskilda vägar.

Eftersom det inte föreslås någon definition i en författning som trafikförordningen hänvisar till, och som särskiljer de helautomatiserade motordrivna fordonen från andra motordrivna fordon, är det svårt att se hur den enskilde vägens ägare ska kunna reglera trafik med de fordon som omfattas av förordningen. En sådan definition skulle med fördel kunna återfinnas i lagstiftningen om vägtrafikdefinitioner.

Nödvändiga tillägg i ett fortsatt arbete

I detta avsnitt lämnas förslag på ytterligare behov av reglering i relation till förslaget.

Regler för nödvändig fjärrhantering

Helautomatiserade fordon som inte har en fysisk förare i fordonet kan komma att behöva föras på distans då deras automatiska system inte är aktiverade. En ny förordning bör därför innehålla regler om ansvar och skyldigheter avseende den nödvändiga fjärrhanteringen, t. ex. förarens ansvar i relation till operatörens, ägarens och tillverkarens m. fl. Vidare kan

⁴ I relation till bemyndigandet i 5 § kan det påpekas att det oftast är privata väghållare av parkeringshus och att genom att endast låta Trafikverket och kommun meddela föreskrifter förbises ungefär en tredjedel av tillämpningsfallen.

det bli aktuellt att ett helautomatiskt fordon aktiveras eller fjärrkörs från ett annat land, vilket bör omhändertas i förordningen.

Enhetlighet i regelgivningen

För att få ett väl fungerande system behövs stöd till väghållarna för att skapa en enhetlig regelgivning. Väghållarna kan även komma att behöva vägledning för att bedöma vilka vägar eller områden som är lämpliga för automatiserade fordon. Det bör övervägas vilken myndighet som kan lämna ett sådant stöd till väghållarna.

Nya krav på föraren

En ny förarroll, t. ex. operatör, skapas genom förslaget vilken kommer att kräva andra färdigheter och kompetenser än idag. Exempelvis kan det komma att behövas nya kompetens- och medicinska krav för den individ som aktiverar det automatiska körsystemet och därmed blir förare av ett helautomatiskt fordon.

Framtida resursåtgång för Transportstyrelsen

Resursåtgången för de förslag som ges i promemorian och de kommentarer som ges till dem kan, beroende på slutgiltigt lagförslag, innebära ny eller utökad verksamhet för Transportstyrelsen. I dagsläget är det svårt att förutse omfattningen och därmed göra en bedömning av resursåtgången.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Ann-Cathrine Wikström, avdelningsdirektör Petra Wermström, enhetschef Katarina Norén och utredare Hans-Yngve Berg den senare föredragande.