

2021-12-20

Till:

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

## Svar på remiss I2021/02570

### **Ds 29:2021, Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket**

BIL Sweden tackar för möjligheten att inkomma med våra medlemmars synpunkter på förslagen i promemorian ”Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket” (Ds 29:2021).

### **En snabb utveckling mot mer och mer automatiserade fordon**

Den svenska regeringen har satt upp högt ställda politiska mål inom en rad områden däribland säkerhet och miljö för vägtransporter. Svenskt trafiksäkerhetsarbete utgår från nollvisionen och de etappmål som riksdagen beslutar om på vägen dit. Det nuvarande etappmålet beslutades 2020 och innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med minst en fjärdedel från 2020 till 2030. Riksdagens beslutade klimatmål innebär att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, med undantag för inrikesflyg, ska minska med 70 procent från 2010 till 2030 samt att transportsektorns utsläpp ska vara klimatneutrala år 2045.

Utvecklingen av allt säkrare fordon, vägar och annan infrastruktur står bakom en stor del av framgången för trafiksäkerheten i Sverige. Det sker en snabb teknikutveckling mot mer och mer automatiserade fordon. Systemen för att styra, bromsa och hantera fordonen automatiskt (för att bland annat undvika olyckor) finns redan. Utmaningen ligger nu i att integrera fordonens system med människa, infrastruktur och andra trafikanter samt att garantera funktionalitet i alla tänkbara situationer.

Genom att de automatiserade fordonen och infrastrukturen kommer vara uppkopplade så kan de dela värdefull information mellan varandra, till exempel varna för om det är halt längre fram eller notera oskyddade trafikanter och meddela de uppkopplade fordonen var dessa är och på så sätt bidra till ökad trafiksäkerhet.

Platooning-projekten och de automatiserade bergtäktsmaskins-projekten är två exempel där automatiserade fordon dessutom skapar nytta för miljön där mjuk och följsam körning resulterar i lägre bränsleförbrukning och därmed minskad klimatpåverkan.

Automatiserade fordon kan även underlätta arbetsmiljön, till exempel automatiserade sopbilar som följer efter föraren när han/hon går längsmed gatan, så att förarna inte behöver klättra in och ut ur

fordonet för varje gång som sopbilarna ska förflyttas. Dessa fordon leder till betydligt färre in och urstigningar per arbetspass och har således potential att minska risken för skador på förarnas höfter och knän (dessa skador är vanligt förekommande hos lastbilsyrkeschaufförer som ofta stiger in och ut ur fordon).

Det finns även en generell förarbrist för tunga fordon, såväl i Sverige som i Europa, vilket driver behovet att öka transporteffektiviteten per tillgänglig förare.

Utvecklingen mot mer och mer automatiserade fordon kommer alltså både gynna arbetet mot förbättrad trafiksäkerhet, minskad miljö- och klimatpåverkan, minskade arbetsskador samt öka transporteffektivitet.

Sverige har med sitt positiva samarbetsklimat mellan industri, akademi och samhälle möjlighet att ta en position i täten, vilket är väldigt viktigt för svensk konkurrenskraft.

## Reglering av fordon

BIL Sweden och våra medlemsföretag har följande synpunkter på hur reglering ska ske inom bland annat detta område: Fordon regleras idag genom lagar, förordningar och reglementen. Det är viktigt att kontinuerligt se över om dessa behöver anpassas i takt med teknikutvecklingen eller om något nytt regelverk behövs men det är samtidigt viktigt att inte reglera för mycket och för tidigt. Det är också viktigt att inte tekniks specifika krav tas fram som riskerar att begränsa den tekniska utvecklingen inom vare sig säkerhets- eller miljöområdet.

Ändringar i befintliga lagkrav och eventuella kommande lagkrav

- ska vara teknikneutrala
  - ska vara harmoniserade med EU och UNECE
  - ska ha rimliga ledtider för introduktion samt ha flexibilitet för frivilliga system
  - ska kunna testas med beteende-baserade tester som komplement till prestanda-baserade tester
  - ska inte öka den administrativa bördan (men gärna minska den)
  - ska fungera gemensamt tvärs över alla samverkande aktörer såsom fordonsindustri, drivmedelsindustri, energibranschen, infrastrukturägare, fordonsanvändare med flera
- BIL Sweden vill särskilt lyfta fram att det är viktigt att regeringen verkar för ett enhetligt regelverk inom EU och UNECE (WP1 och WP29). Fordon säljs på en global marknad och alla vinner på att regelverket för fordon är så enhetligt som möjligt och att olika medlemsländer inte drar iväg åt olika håll i regelgivningen. Genom Sveriges engagemang internationellt finns möjlighet att inte enbart påverka den svenska fordonsmarknaden utan även fordonsmarknaderna inom hela EU och globalt. Det öppnar också upp för möjligheter att exportera svenska säkerhets- och miljöinnovationer.
  - BIL Sweden anser att Sverige bör ta på sig ledarrollen och vara drivande inom EU, UNECE (WP29 och WP1). Det är viktigt att Sverige aktivt deltar i arbetet med anpassning och utveckling av berörda lagstiftningsområden i nära samverkan med den svenska fordonsindustrin för att möjliggöra högre automatiseringsnivå så att samhället får nytta av fördelarna som automatiserade fordon ger, såväl relaterade till trafiksäkerhetsmålen som till klimatmålen.

## BIL Swedens synpunkter på specifika förslag

Listningen är i den ordning som förslagen presenterades, de är inte rangordnade efter prioritet.

### Förslag till lag om ändring i lagen (2009:000) om automatiserad fordonstrafik

#### 2 kap.

##### Förare i beredskap

1 § Ett automatiserat fordon ska under automatiserad körning ha en förare i beredskap om inget annat är föreskrivet.

Förare i beredskap är den som aktiverar automatiserad körning eller som tar över den uppgiften för ett fordon där sådan drift är aktiverad.

Uppgiften som förare i beredskap kvarstår till dess att automatiserad körning inaktiveras eller till dess att uppgiften övertas av annan.

- BIL Sweden välkomnar förslaget 1 §, där den nya rollen ”förare i beredskap” introduceras.

2 § En förare i beredskap ska ha förarbehörighet för det automatiserade fordonet enligt de bestämmelser som följer av körkortslagen (1998:488).

- BIL Sweden stödjer förslaget 2 §, att såväl förare som förare i beredskap ska ha förarbehörighet för den fordonstyp som framförs, men vill betona att förarbehörighet kan behöva se annorlunda ut när förare i beredskap finns på distans.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om förare i beredskap.

*Här fanns även en lydelse enligt SOU 2018:16: ”En förare kan befinna sig i eller utanför ett automatiserat fordon. Han eller hon kan vara förare åt flera automatiserade fordon samtidigt. Ett automatiserat fordon kan ha fler än en förare samtidigt”.*

- BIL Sweden tolkar förslaget 1 § att föraren i beredskap kan befinna sig i eller utanför det automatiserade fordonet under automatiserad körning.
  - När förare i beredskap befinner sig på distans finns även behov av andra roller för att säkerställa att bestämmelserna i Trafikförordningen (1998:1276) följs, t.ex. en roll som lastar samt säkrar last, en roll som ser till att barn använder bilbälte etc.
    - Individens som lastar och last-säkrar gods är förmodligen sällan samma individ som sedan kommer ha rollen som förare i beredskap.
    - Individens som ser till att barn sitter fastspända med bilbälte på korrekt sätt behöver inte vara samma individ som sedan kommer ha rollen som förare i beredskap.
- BIL Sweden tolkar förslaget 1 § att varje automatiserat fordon endast kan ha en förare i beredskap åt gången under automatiserad körning, att föraren i beredskap kan bytas ut mot en ny förare i beredskap när den nya har accepterat att överta uppgiften.
  - Att tillåta byte av förare under beredskap utan att fordonet behöver tas ur automatiserad körning bidrar till ökad transporteffektivitet med bibehållen trafiksäkerhet, den automatiserade körningen kan fortsätta utan att föraren under beredskap behöver ta paus för att vila eller uppfylla nuvarande formulering i regelverket för kör- och vilotider.
- BIL Sweden tolkar förslaget 1 § att föraren i beredskap kan vara förare åt flera automatiserade fordon under automatiserad körning samtidigt, förutsatt att det inte hindrar honom eller

henne att fullgöra de uppgifter som följer av 5 §.

- Att tillåta förare under beredskap att vara förare under beredskap åt flera automatiserade fordon under automatiserad körning samtidigt bidrar till att avhjälpa förarbristen som finns inom yrkestrafiken, såväl i Sverige som i Europa, vilket ger ökad transporteffektivitet per tillgänglig yrkesförare (om inte, då flyttas endast kravet på behörig förare från föraren i fordonet till föraren i beredskap).
- BIL Sweden tolkar förslaget 1 § att olika roller kan arbeta parallellt, t.ex. lastning, lastsäkring, körning med förare i beredskap, lossning etc.

### Ansvar och uppgifter under automatiserad körning

**4 §** En förare i beredskap är inte ansvarig för den körning som utförs under automatiserad körning. Detta gäller under förutsättning att han eller hon inte har påverkat det automatiserade körsystemet på annat sätt än genom att aktivera eller inaktivera detta eller bestämma fordonets destination.

- BIL Sweden stödjer förslaget 4 §.

**5 §** En förare i beredskap ska under automatiserad körning vara beredd att, om det automatiserade körsystemet begär det, utan dröjsmål ta kontroll över körningen och föra fordonet manuellt.

En förare i beredskap ska också under automatiserad körning vara beredd att med den skyndsamhet som situationen kräver även i övrigt vidta de åtgärder av betydelse för trafiksäkerheten som det automatiserade körsystemet begär.

- BIL Sweden stödjer förslaget 5 § såväl för förare i beredskap som befinner sig inuti det automatiserade fordonet under automatiserad körning som för förare i beredskap som utför sitt uppdrag på distans.

**6 §** En förare i beredskap får under automatiserad körning ägna sig åt annat än att övervaka körningen under förutsättning att aktiviteten inte hindrar honom eller henne från att fullgöra de uppgifter som följer av 5 §.

- BIL Sweden stödjer förslaget 6 §.

**7 §** Under automatiserad körning är fordonets ägare ansvarig för att fordonet följer de bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276) som framgår av 4 kap. 1 §.

*I 1998:1276, 4 kap. (Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon, Gemensamma bestämmelser) 1 § står "Föraren av ett motordrivet fordon skall stanna på tecken av den person som en myndighet har förordnat att kontrollera fordon eller förare."*

- BIL Sweden stödjer förslaget 7 §.

**8 §** Förare i beredskap som under automatiserad körning uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att i enlighet med 5 § ta kontroll över körningen och föra fordonet manuellt döms till penningböter.

Till ansvar enligt denna paragraf döms inte om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Är brottet att anse som ringa ska gärningen inte medföra ansvar.

*I 1951:649, 1 § står "Brister vägtrafikanter, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, döms för vårdslöshet i trafik till dagsböter.*

*Om någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar ligkylighet för andra människors liv eller egendom, döms för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år. Lag (1994:1416)."*

- BIL Sweden stödjer förslaget 8 §.

### 5 kap.

1 § En sanktionsavgift ska tas ut av fordonets ägare om fordonet under automatiserad körning inte följer de bestämmelser som anges i 4 kap. 1 §. Detta gäller inte om överträdelsen beror på ett fel i det automatiserade körsystemet utanför ägarens kontroll.

Sanktionsavgiften ska tillfalla staten.

- BIL Sweden stödjer förslaget 8 §.  
Se även kommentaren ovan angående 2 kap, 7 §.

## Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

### Föreslagna lydelse för 1 § - 5 §

- BIL Sweden stödjer förslagen 1 § till 5 §.

## Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

### Föreslagen lydelse för 2 §

- BIL Sweden stödjer förslaget 2 §.

## Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

### Föreslagen lydelse för 2 §

- BIL Sweden stödjer förslaget 2 §.

## Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

### Föreslagen lydelse för 2 §

- BIL Sweden stödjer förslaget 2 §.

## Förslag till förordning om ändring i jaktförordningen (1987:905)

### Föreslagen lydelse för 40 §

Har ett djur av arterna björn, varg, järv, lo, älg, hjort, rådjur, utter, vildsvin, mufflonfår eller örn varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon, är fordonets förare skyldig att snarast möjligt märka ut olycksplatsen och underrätta Polismyndigheten. Har ett sådant djur varit inblandat i en sammanstötning med ett spårbundet fordon, ska dock infrastrukturförvaltaren, i stället för att märka ut olycksplatsen, i samband med underrättelse till Polismyndigheten ange var olycksplatsen är belägen.

Det som gäller för förare av motorfordon enligt första stycket gäller även för förare i beredskap enligt lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik, om sammanstötningen har skett under automatiserad körning. Om föraren i beredskap inte befinner sig i fordonets närhet ska denne i stället

för att märka ut olycksplatsen, i samband med underrättelse till Polismyndigheten ange var olycksplatsen är belägen.

Har Polismyndigheten underrättats om att det har inträffat en sammanstötning med ett djur av en art som anges i första stycket eller i 33 § första stycket, får myndigheten uppdra åt någon annan att eftersöka djuret. Berörd jakträttshavare eller markägare ska om möjligt underrättas om beslutet.

Naturvårdsverket får meddela föreskrifter som rör annat än Polismyndighetens medverkan vid eftersök av djur av sådan art som avses i första stycket och i 33 § första stycket. Innan sådana föreskrifter meddelas ska Naturvårdsverket höra Polismyndigheten.

- BIL Sweden motsätter sig förslaget 40 §.  
**Motivering:** Hänvisning till Förslag till lag om ändring i lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik, 2 kap. 4 § som anger ”En förare i beredskap är inte ansvarig för den körning som utförs under automatiserad körning. Detta gäller under förutsättning att han eller hon inte har påverkat det automatiserade körsystemet på annat sätt än genom att aktivera eller inaktivera detta eller bestämma fordonets destination.”.
  - BIL Sweden bedömer att förare i beredskap under automatiserad körning inte kommer ha möjlighet att skilja mellan sammanstötning med mindre djur av de arter som nämns i 40 § och sammanstötning med mindre djur av andra arter än de som nämns i 40 § samt sammanstötning med andra mindre objekt som kan befinna på vägbanan. Detta gäller framför allt för tunga fordon som är tungt lastade och där föraren i beredskap befinner sig på distans, men detta bedöms även vara svårt för lätta fordon.
- BIL Sweden föreslår att texten ändras enligt ”Det som gäller för förare av motorfordon enligt första stycket gäller inte för förare i beredskap enligt lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik, om sammanstötningen har skett under automatiserad körning och om föraren i beredskap inte uppmärksammat en sammanstötning med någon av de djurarter som nämns i 40 §.  
 Om föraren i beredskap uppmärksammat en sammanstötning med någon av de djurarter som nämns i 40 § ska han eller hon märka ut olycksplatsen.  
 Om föraren i beredskap inte befinner sig i fordonets närhet, men att denne ändå uppmärksammat en sammanstötning med någon av de djurarter som nämns i 40 §, ska han eller hon i stället för att märka ut olycksplatsen, i samband med underrättelse till Polismyndigheten ange var olycksplatsen är belägen.  
 Förare i beredskap som inte uppmärksammat en sammanstötning med någon av de djurarter som nämns i 40 § ska inte kunna straffas för smitningsolycka och bötfällas.

## Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

### Föreslagen lydelse för 4 kap. 10e §

Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet. Föraren får inte använda denna utrustning på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen. Detsamma gäller en förare i beredskap enligt lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik som ska vara beredd att ta över körningen om det automatiserade körsystemet begär det.

- BIL Sweden motsätter sig förslaget 4 kap. 10e §.  
**Motivering:** Hänvisning till Förslag till lag om ändring i lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik, 2 kap. 6 § som anger ”En förare i beredskap får under automatiserad körning



ägna sig åt annat än att övervaka körningen under förutsättning att aktiviteten inte hindrar honom eller henne från att fullgöra de uppgifter som följer av 5 §.”

- BIL Sweden föreslår att texten ändras enligt ” Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet. En förare i beredskap får under automatiserad körning ägna sig åt annat än att övervaka körningen, t.ex. använda mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning, även handhållen, under förutsättning att aktiviteten inte hindrar honom eller henne från att fullgöra de uppgifter som följer av 2 kap. 5 § i 2019:000.”

### Föreslagen lydelse för 10 kap. 2 §

... Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon som meddelas av en kommun för en viss väg, viss vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område får avvika för fordon som använder automatiska geostaketillämpningar.

- BIL Sweden uppfattar att andemeningen med förslaget 2 § är att öppna upp för nya möjligheter för användning av geostaket, vilket vi stödjer.
- BIL Sweden vill dock påpeka att den specifika tekniken ”geostaket” inte är teknikneutral. Geostaket är att kräva en viss teknik för att uppnå ett mål. Det kan finnas fler lösningar som når städers, kommuners eller regioners mål än att specifikt använda geostaket. Ett exempel kan vara tysta områden nattetid. Om målet är att få ner ljudnivån i ett område mellan vissa klockslag så är det bättre att ange en max ljudnivå som gäller för alla fordon, byggnader, maskiner etc inom området mellan dessa klockslag än att genom tillämpning av geostaket tillåta fordon med en specifik drivlina, tex elfordon. Såväl elfordon som förbränningsfordon kan bidra med ljud från fläktar, värme-, luftkonditioneringsanläggningar, friktion emellan däck/vägbana. På liknande sätt kan även trädgårdsmaskiner, byggnader, byggprojekt och människor bidra med ljud.
- BIL Sweden vill även framhålla vikten av förutsägbarhet. Det vore olämpligt om kommuner ändrar lokala trafikföreskrifter ofta, det skulle skapa osäkerhet för såväl trafikanter som samhällsmedborgare.
- BIL Sweden föreslår att texten ändras enligt ”... Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon som meddelas av en kommun för en viss väg, viss vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område får avvika för fordon som använder automatiska geostaketillämpningar eller som uppfyller samma mål eller krav med annan teknik”.

## Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

### De nya föreslagna lydelseerna för 2 §

- **Automatiserad körning:** Då ett fordon förs av ett automatiserat körsystem.
- **Automatiserat körsystem:** Ett fordonssystem som använder både hårdvara och mjukvara för att på ett varaktigt sätt utöva dynamisk kontroll över ett fordon. Dynamisk kontroll avser utförande i realtid av alla operativa och taktiska funktioner som krävs för att förflytta fordonet. I detta ingår att kontrollera fordonets rörelser i längd- och sidled, övervaka omgivningen och reagera på händelser i trafiken samt planera och signalera manövrer.
- **Automatiserat motorredskap klass II:** Ett motorredskap klass II som förs av ett automatiserat körsystem.

- **Geostaket:** En digital avgränsning av ett geografiskt område med villkor för fordon som använder geostaketillämpningar.
- **Geostaketillämpningar:** Fordonssystem för anpassning av fordonet i förhållande till ett geostaket.
  - BIL Sweden stödjer förslagen för 2 §.

## BIL Sweden ser behov av ytterligare arbete/utredningar

Utredningen (både delbetänkandet och slutbetänkandet) liksom promemorian har varit värdefulla för svensk fordonsindustri samt för Sveriges förutsättningar att vara ledande inom utvecklingen mot automatiserade fordon och automatiserad körning på väg. Den föreslagna lagen (2019:000) samt förslag till lag om ändring i lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik är två viktiga steg även om vi ser att arbetet inte slutar här då den tekniska utvecklingen går mycket fort. Fortsatt arbete kommer behövas inom en del områden, till exempel:

### Kör- och vilotider

Det nuvarande regelverket för kör- och vilotider är skrivet utifrån att samtliga fordon har en förare som utför hela köruppgiften.

- BIL Sweden anser att regelverket för kör- och vilotider bör ses över för att reda ut hur kategorier och klassificering av olika arbetsuppgifter påverkas av olika nivåer av automatiserad körning. Behov av förarkort och färdskrivare för förare under beredskap som befinner sig på distans lär också behöva ses över. Det är viktigt att Sverige aktivt driver denna fråga inom EU.

### Digital information

I SOU 2018:16 föreslogs: ”13.19.3 Digital information

**Förslag:** Ett uppdrag bör ges till Trafikverket att i samråd med andra aktörer analysera omfattningen av det offentliga uppdraget vad avser digitalisering av infrastrukturinformation, innefattande bland annat hur mycket information och på vilket sätt som denna bör tillhandahållas av det allmänna och vad som bör och kan skötas av privata organisationer och företag, finansieringsfrågor kring digitaliseringen av transportinfrastrukturen och säkerhetsfrågor.

Analysen bör även innehålla ett samlat grepp om väg- och trafikdata i NVDB.”

- BIL Sweden stödjer utredningens förslag. Det är viktigt att digitaliseringen av väginfrastrukturen fortsätter och att infrastrukturen fungerar tillsammans med automatiserade fordon. Framförallt behöver trafikregler samt trafikinformation digitaliseras ytterligare. Det är också viktigt att den digitaliserade infrastrukturinformationen alltid är uppdaterad. Det behöver också finnas ett fastställt (läsbart för fordonet) gränssnitt för kungörelser av trafikföreskrifter, vilket nämns t.ex. i RTTI (Real Time Traffic Information), en av de delegerade akterna till ITS-direktivet som just nu är under revidering. Inom RTTI nämns även att alla EUs medlemsstater ska ha en sk NAP (National Access Point). Sveriges NAP (länk: <https://www.trafficdata.se/>) administreras av Trafikverket som även administrerar NVDB.
  - BIL Sweden har uppfattat att NVDB är en databas som innehåller en digital karta över Sveriges vägnät och information om trafikregler men att det saknas en standardiserad förvaltning och inrapportering av data vilket kan resultera i att det förekommer avvikelser mellan informationen i databasen och det verkliga nätet.
  - BIL Sweden har uppfattat att NAP är en plattform där organisationer som samlar in och levererar data i Sverige kan publicera sina dataset samt att de som är intresserade av att få tillgång till data kan hämta redan insamlad data från plattformen. Datan som



publiceras är digital trafikinformation och vägsäkerhetsrelaterad trafikdata, en del presenteras i realtid och en del presenteras som statisk information.

- BIL Sweden föreslår att Trafikverket ska få i uppdrag att se över NVDB och NAP, samt att de tar fram en strategi för insamling, lagring, underhåll, säker hantering för Sveriges digitala information som rör väginfrastruktur och trafikregler.
- BIL Sweden föreslår att Transportstyrelsen och Trafikverket ska få ett uppdrag att digitalisera samtliga trafikregler som finns hos Transportstyrelsen och se till att de förs in i den av NVDB och/eller NAP som föreslås enligt punkten ovan.

## Ansvarsfördelning och trafikförordningen

Det finns några aktiviteter/uppgifter som automatiserade körsystem inte enkelt kan utföra idag och som förare i beredskap på distans kan ha utmaningar att utföra.

För aktiviteterna/uppgifterna nedan hänvisas i 2019:000 kap 2. till Trafikförordningen 1998:1276.

- **Utsättning av varningstriangel**
  - BIL Sweden anser att utsättning av varningstriangel, när föraren i beredskap befinner sig på distans, kan utföras enligt samma metod som föreslogs för märkning av olycksplats vid sammanstötning mellan djurarterna som nämndes i jaktförordningen (1987:905), 40 §, dvs att ”Om föraren i beredskap inte befinner sig i fordonets närhet ska denne i stället för att märka ut olycksplatsen, i samband med underrättelse till Polismyndigheten ange var olycksplatsen är belägen.”.
- **Lastning och last-säkring**
  - BIL Sweden anser att ansvar för fordons last behöver någon form av anpassning initialt för att förenkla uppgiften, såklart utan att tumma på säkerheten. Ansvar för fordons last behöver kunna föras över vid byte av förare, även emellan förare vid beredskap som befinner sig på distans. På sikt kommer automatiserade körsystem klara av dessa situationer på samma sätt som förare idag.
- **Bilbältesanvändning för barn**
  - BIL Sweden anser att ansvar för att barn använder bilbälte behöver någon form av anpassning initialt för att förenkla uppgiften, såklart utan att tumma på säkerheten. Ansvar för att barn använder bilbälte behöver kunna föras över vid byte av förare, även emellan förare vid beredskap som befinner sig på distans. På sikt kommer automatiserade körsystem klara av dessa situationer på samma sätt som förare idag.
- **Polismans tecken, utryckningsfordon, militärkolonner, begravningsföljen etc.**
  - BIL Sweden anser att ansvar för att t.ex. följa polismans tecken, agera på utryckningsfordon, identifiera och lämna företräde för militärkolonner eller begravningsföljen behöver någon form av anpassning initialt för att förenkla uppgiften, såklart utan att tumma på säkerheten. På sikt kommer automatiserade körsystem klara av dessa situationer på samma sätt som förare idag.

## FoU och demo behöver skalas upp

Teknik för kommunikation inom fordon (ofta benämnt V2V) samt mellan fordon och andra (ofta benämnt V2X), t.ex. kommunikation med bältesvarnare, logistikföretag, ambulanser, polisbilar, har utvecklats och testats inom flera forskningsprojekt och demonstrationsprojekt.

- BIL Sweden anser att tillämpningarna nu behöver skalas upp och implementeras i samhället.

## Nästa steg – att ta fram en färdplan för implementering av automatiserad körning i Sverige

- BIL Sweden var positiva till att regeringen, den 12 november 2015, tog initiativet att tillsätta en särskild utredare med uppgift att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg.
- BIL Sweden var också positiva till utredningens förslag om reglering av försök med självkörande fordon på väg och till utredningens förslag till lag (2019:000) om automatiserad fordonstrafik. Vi hade några synpunkter på den senare som redovisades på sidorna 3–9 i BILs svar på remiss N2018/01630/MRT, Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16).
- BIL Sweden var också positiva till att infrastrukturdepartementet, den 26 juni 2020, tog beslut att ge ett hovrättsråd i uppdrag att utreda och utvärdera vissa frågor avseende ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon samt främjandet av ökad användning av geostaket.
- BIL Sweden är i huvudsak positiva till förslagen som läggs fram i promemorian men vi har några synpunkter som redovisats på sidorna 3–8 i detta dokument. Vi har även på sid 9-10, här ovan, noterat några kvarstående frågor där vi ser behov av ytterligare arbete/utredningar.
- BIL Sweden upplevde att Sverige var tidigt ute för att se vad som behövs för att få ut självkörande fordon på allmänna vägar, den första utredningen tillsattes redan 2015, vi hade ett stort försprång jämfört med alla andra länder i världen. Nu upplevs att länder som USA och Tyskland hunnit i fatt. Tempot i det svenska arbetet gällande automatiserade fordon på allmänna vägar måste höjas.
- BIL Sweden konstaterar att regeringen nu tagit initiativ till tre utredningar/uppdrag, vilka alla varit bra, de har behövts. Det är nu viktigt att beslut fattas så att automatiserad körning tillåts på allmänna vägar i Sverige.
- BIL Sweden efterfrågar dessutom att regeringen ska utse en samordnare som får i uppgift att ta fram en färdplan som ska ta automatiserade fordon från försöks/demostadiet hela vägen till implementering och kommersiell drift, dvs ett helhetsgrepp. Tidigare har fordon, förare, infrastruktur studerats var för sig. Nu behövs ett helhetsgrepp tas för att se på helheten inkl dess olika systemperspektiv.
- BIL Sweden och våra medlemmar ser fram emot att bidra i arbetet med vår kunskap inom detta viktiga område!

Maria Backlund

Teknisk samordnare: fordonslagkrav och forskning  
BIL Sweden