

Ärendenummer  
TRV 2023/106394  
Motpartens ärendenummer  
LI 2023/02996

Dokumentdatum  
2024-01-19

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

Mottagare  
Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till  
Kopia till:  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se  
Diariet  
GD-sekreterare  
Webb-och projektstöd

## Svar på remiss gällande automatiserad körning

### Bakgrund

Regeringen har publicerat en promemoria med förslag på en ny förordning som hanterar frågan var mindre serier, upp till 1500 av typgodkända automatiserade fordon ska få framföras (inom särskilt utpekade områden, på särskilda rutter eller inom särskilt angivna parkeringsutrymmen). Trafikverket och kommuner i egenskap av väghållare föreslås besluta om vilka sådana platser och rutter som ska vara tillåtna för helautomatiserad körning enligt förslaget. Förslaget till ny förordning bygger på EU:s typgodkännanderegler (EU 2022/1426) för helautomatiserade fordon som kom förra året och som innebär att det blir tillåtet att sätta sådana fordon på marknaden om de är typgodkända.

### Yttrande

Trafikverket ser framtida transportpolitiska nyttor med helautomatiserade fordon och ser det därför som positivt att processen för att reglera och typgodkänna dessa fordon har initierats. Trafikverkets viktigaste synpunkt och det alternativ vi föreslår är att det vore mer logiskt med en reglering som utgår från att fordon som är typgodkända kan föras med det automatiserade körsystemet på de vägar där fordonstillverkarens kriterier för en säker funktion är uppfylld. Dessa kriterier benämns som fordonets ODD (Operational Design Domain). I den föreslagna förordningen har väghållarna en betydande roll i att besluta om var fordon med automatiska körsystem får framföras, vilket innebär en del frågor och utmaningar. Trafikverket anser att en reglering som inte involverar väghållaren vore den lämpligaste lösningen. Fram till idag har fordon som är typgodkända haft rätt att köra på alla vägar förutom där en myndighet upprättat restriktioner, dessa kan gälla exempelvis fordon som inte uppfyller krav på högsta tillåtna vikt eller är tillverkade för att endast framföras i lägre hastigheter.

Ärendenummer  
TRV 2023/106394  
Motpartens ärendenummer  
LI 2023/02996

Dokumentdatum  
2024-01-19

Ett andra alternativ är att Trafikverket initialt inte pekar ut något område eller rutt. Då kan inte fordon med automatiserade körsystem föras längs det statliga vägnätet, vilket skulle hindra användningen av automatiska körsystem i Sverige. Trafikverket kan vara öppen för förslag och önskemål på rutter från tillverkare eller de aktörer som planerar att framföra typgodkända automatiserade fordon. Då måste alla föreslagna rutter bedömas från fall till fall. Utöver det förfarandet finns möjligheten kvar att hos Transportstyrelsen ansöka om tillstånd att utföra tester på det allmänna vägnätet.

Ett tredje alternativ är att hela det statliga vägnätet pekas ut. Det skulle innebära att fordon med automatiska körsystem får framföras på hela det statliga vägnätet. Då uppstår ett problem att Trafikverket måste begära yttrande från samtliga Sveriges övriga vägghållare, vilket ses som en krävande process. Argumenten för att peka ut hela det statliga vägnätet är att vi då agerar som Trafikverket gjort historiskt och upprättar restriktioner om problem senare upptäcks.

Ett fjärde alternativ är att tillåta trafikering på särskilda rutter, baserat på ett antal kriterier eller villkor. Trafikverket har dock inte kännedom om vilka rutter fordonsägarna har för avsikt att trafikera, vilket i praktiken innebär att fordonen inte kan nyttjas som avsett.

En tydligare beskrivning av föraransvaret behöver göras. Att föraransvaret enbart skulle läggas på den som aktiverar ett system är inte självklart. Vad gäller ansvarsfrågan vid körning med helautomatiserade körsystem i övrigt kvarstår de frågor och synpunkter som Trafikverket lämnade i tidigare remissvar (TRV 2021/115578).

Trafikverket förutsätter att fordon och förare känner till var det helautomatiska körsystemet får aktiveras.

Om denna reglering införs och Trafikverket som vägghållare väljer att peka ut rutter och områden så kommer det medföra kostnader, dels för att ta fram kriterier, dels för handläggning men även för förvaltning av digitala system. Detta arbete bör vara kostnadsneutralt för Trafikverket.

Förslaget omfattar statliga och kommunala vägar men inte enskilda vägar. Detta kan vara ett problem och förslaget bör kompletteras med att även omfatta enskilda vägar då vissa transporter annars kan begränsas. Exempel på enskilda vägar som kan vara aktuella inom ett utpekat område och på förutbestämda rutter är sista vägen till hamnar eller industriområden samt Öresundsbron.

Ärendenummer  
TRV 2023/106394  
Motpartens ärendenummer  
LI 2023/02996

Dokumentdatum  
2024-01-19

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit utredningsledare Peter Smeds avdelning Transportkvalitet. Samråd har skett med avdelningschef Marie Hagberg Transportkvalitet, tillförordnad verksamhetsområdeschef Verksamhetsområde Planering Tommy Jonsson. I den slutliga handläggningen har strateg Hamid Zarghampour central funktion Strategisk utveckling, utredningsledare Johnny Svedlund avdelning Transportkvalitet samt internationell strateg Petter Åsman central funktion Strategisk utveckling deltagit.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

Peter Smeds  
Utredningsledare

peter.smeds@trafikverket.se  
Direkt: 010-123 58 75  
Mobil: 070-214 01 05

**Trafikverket**

Adress: 781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röдавägen 1  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se