



**Till:** Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, li.remissvar@regeringskansliet.se

**Kopia till:** i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

## **Remissvar från Sveriges Motorcyklister (SMC) till promemoria om automatiserad körning LI2023/02996**

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att inkomma med synpunkter på promemorian om automatiserade körning LI2023/02996. SMC är en intresseorganisation för alla motorcyklister och mopedister som kör på landsväg och har cirka 65 000 medlemmar. Våra viktigaste arbetsområden är trafiksäkerhet, information, turism, försäkringar, konsumentfrågor och opinionsbildning. SMC vill bidra med kommentarer och synpunkter.

### **Sammanfattning**

Remissen introducerar ett förslag till en ny förordning om användning av helautomatiserade fordon. Denna förordning är tänkt att följa EU:s genomförandeförordning (EU) 2022/1426, som innehåller enhetliga krav och tekniska specifikationer för godkännande av automatiska körsystem i dessa fordon. Förordningen specificerar att helautomatiserade fordon, godkända enligt EU-förordningen, endast får användas på särskilt utvalda platser. Det ges även möjlighet för väghållare att bestämma dessa platser. Det är tänkt att den nya förordningen ska börja gälla från och med 1 juli 2024.

SMC ser möjligheter i att använda automatiserad körning för att uppnå målen för transportsystemet, men understryker att flera aspekter behöver utredas innan det kan bli verklighet. Bland dessa aspekter nämns trafiksäkerhet, interaktion med andra trafikanter och IT-säkerhet.

### **Bakgrund**

Sverige är fördragsslutande part till 1968 års konvention om vägtrafik, Wienkonventionen, som innehåller trafikregler för att underlätta internationell vägtrafik. Av artikel 8.1 i Wienkonventionen framgår att varje fordon som är i rörelse ska ha en förare. Vidare framgår av artikel 8.5 att varje förare ska ha kontroll över sitt fordon. Detta har tolkats som ett hinder för utvecklingen av fordon med automatiserad körning. Efter många års förhandlande beslutades i september 2020 om en ny artikel i Wienkonventionen.

Genom den nya artikeln tydliggörs att en förare av ett fordon inte måste vara en fysisk person. Den fysiska föraren kan alltså under vissa förhållanden ersättas av ett system. Den nya artikeln trädde i kraft i juli 2022 och möjliggör för anslutna länder att implementera fullt automatiserade fordon. Genomförandeförordning (EU) 2022/1426 innehåller tekniska

specifikationer för fordon som är helt automatiserade och som kan föras utan en förare på plats i fordonet.

Automatiserade fordon som motsvarar de tekniska specifikationerna kan nu sättas på marknaden i små serier. Kommissionens ambition är dock att ett regelverk som omfattar sådana fordon i obegränsade serier ska kunna beslutas 2024. Hittills har inga fordon typgodkänts enligt genomförandeförordningen i Sverige eller, så vitt är känt, i resten av Europa.

Enligt artikel 1 ska genomförandeförordningen tillämpas i följande fall:

- a) i ett fördefinierat område.
- b) på en fördefinierad färdväg med fasta start- och slutpunkter
- c) med ett helautomatiskt körläge för parkering inom fördefinierade parkeringsplatser

Genomförandeförordning (EU) 2022/1426 är bindande och direkt tillämplig i Sverige. Regeringskansliet har arbetat fram förslag på de kompletteringar som behövs i svensk lagstiftning med anledning av genomförandeförordning (EU)2022/1426. Allmänna trafikregler finns i trafikförordningen (1998:1276) som dock inte innehåller regler om typgodkännande.

De nya typgodkännandebestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2022/1426 har således ingen självklar plats i gällande lagstiftning varför en ny förordning föreslås. Den nya förordningen ska ange var ett typgodkänt helautomatiskt fordon får föras. Trafikverket, eller kommunen om den är väghållare, ska få meddela via föreskrifter om var helautomatiserade fordon får föras med hjälp av ett automatiskt körsystem.

Den som aktiverar det automatiska körsystemet ska anses som förare av fordonet. Vid förändring av typgodkända helautomatiserade fordon ska de allmänna bestämmelserna om trafikanter, trafik med fordon och trafik med motordrivna fordon i trafikförordningen gälla. Beslut om föreskrifter enligt den nya förordningen ska inte kunna överklagas. De föreslagna bestämmelserna ska träda i kraft den 1 juli 2024.

### **SMC:s synpunkter och invändningar**

SMC ser generellt sett positivt på möjligheten att nyttja ny teknik i utvecklingen av transportsystemet. SMC konstaterar att tidplanen för införande av den nya lagen är relativt kort. Förordningen föreslås träda i kraft den 1 juli 2024 och SMC ser en rad frågor som behöver utredas och besvaras innan det kan bli aktuellt att tillämpa förordningen på nationella eller kommunala vägar. Den nya lagen innebär visserligen endast en möjlighet att tillåta automatiserad körning på nationella eller kommunala vägar men SMC gör bedömningen att denna möjlighet kan skapa förväntningar kring ett snabbt agerande.

Innan ett införande kan bli aktuellt behöver Trafikverket eller kommunen som väghållare ta ställning till hur föreskrifterna ska se ut och identifiera lämpliga tillämpningsfall och områden. Därefter finns en rad frågor att utreda, till dessa hör uppkoppling och IT-säkerhet,

trafiksäkerhet, tillgänglighet och samspel med övriga trafikanter, hantering av trafiksignaler och annan trafikstyrning, påverkan av väderförhållanden m.m.

Väghållaren, Trafikverket eller kommunen, ska dessutom alltid utfärda trafikföreskrift om var helautomatiserade fordon får framföras med hjälp av ett automatiskt körsystem. Är ingen föreskrift utfärdad får heller inte automatiserade fordon framföras. Väghållaren har således full kontroll över tillämpningen. SMC vill uppmärksamma att det i förslaget inte finns någon sanktion kopplad till de föreskrifter som avses begränsa var ett helautomatiserat fordon ska få framföras. Ett sådant fordon kan alltså komma att framföras var som helst utan möjlighet för de rättsvårdande myndigheterna att ingripa och utfärda straff.

Utöver det noterar SMC ett annat problem, nämligen det bemyndigande som föreslås för kommuner och Trafikverket att meddela föreskrifter om var helautomatiska fordon ska få framföras, kan leda till stora skillnader i bedömningar. Kommuner kan vara i olika grad progressiva i sin inställning till denna nya teknik. Det finns inte heller några riktlinjer eller hållpunkter för bedömningar av var trafik med helautomatiserade fordon är lämplig. SMC ser ett behov av förtydligande inom detta ansvarsområde annars kan ett problem uppstå för olika väghållare när vägar korsar varandra och en är tillåten för helautomatiserad körning men inte den andra. Det kan också upplevas problematiskt om en kommun, som ovan anförts, är mer progressiv än en annan och vi riskerar i värsta fall 290 olika bedömningar i frågan om var helautomatiska fordon ska få framföras.

En annan praktisk aspekt som är av vikt är att promemorian inte inkluderar en detaljerad beskrivning av hur Trafikverket eller kommuner bör informera trafikanter om att de är i en zon där autonoma fordon är tillåtna och kan förekomma. Medan det är klart att Trafikverket eller kommuner, i sin roll som väghållare, har rätt att utfärda sådana föreskrifter, finns det ingen specifikation i dokumentet om hur dessa föreskrifter bör kommuniceras eller markeras. SMC har under åren noterat hur svårt det förefaller vara att skapa nya skyltningar för specifika syften i Sverige. Det finns ingen redovisning eller presentation om hur skyltningen kommer att se ut för denna essentiella information.

SMC framhåller även de praktiska komplikationer som kan följa med den nya regleringen, vilken stipulerar att personen som aktiverar det automatiserade körsystemet anses vara fordonets förare. Enligt det aktuella förslaget finns det inga specifika krav på var denna aktivering måste ske. Det innebär att systemet potentiellt kan aktiveras på distans, även från ett annat land. Detta skapar en situation där individen, som betraktas som förare, kan bli svår att nå för svenska rättsvårdande myndigheter om ett brott skulle begås. Dessutom kan det uppstå problem relaterade till skillnader i trafikregler mellan länder, som till exempel olika gränser för alkohol i blodet vid bilkörning.

SMC, i sin roll som en konsumentorganisation, vill påpeka att det är oklart från den föreslagna dokumentationen huruvida användningen av det automatiska körsystemet medför hantering av personliga data. SMC efterfrågar tydlig information om vem eller vilka parter som skulle vara ansvariga för insamling och hantering av sådana personuppgifter, den lagliga grunden

för denna behandling, samt huruvida denna datahantering överensstämmer med de befintliga dataskyddsregleringarna.

## **Slutsats**

SMC ställer sig positiva till teknisk utveckling som höjer trafiksäkerheten och bidrar till hållbar mobilitet. Automatiserade fordon kan erbjuda nya möjligheter för kollektivtrafiken och inom transportsektorn, och medföra stora vinster för både miljön och framkomligheten.

Dock anser SMC att detta inte får ske på bekostnad av motorcyklisternas och mopedisternas säkerhet. För närvarande finns inga automatiserade fordon som har testats i en miljö där man till 100 procent kan garantera säkerheten för alla medtrafikanter, inklusive motorcyklister. Efter internationellt uppmärksammade tester och olyckor med automatiserade fordon i trafiken, enades man enhälligt om att offentliga vägar inte bör användas som experimentmiljöer. SMC understryker återigen att motorcyklister inte bör användas som krocktestdockor. Med denna insikt, samt andra faktorer, blir det uppenbart varför utvecklingen inte har skett så snabbt som förväntat för några år sedan. En konsekvens som SMC absolut vill undvika är att motorcyklister blir utestängda från specifika vägar där automatiserade fordon eller andra tester genomförs.

Med dessa synpunkter och kommentarer vill SMC, innan automatiserade fordon tillåts köra i trafiken enligt promemorian, att de rättsliga förutsättningarna och tillämpliga regelverk måste klargöras.

SMC står alltid till förfogande för att bidra med ökad kunskap om trafiksäkerhet ur motorcyklistens perspektiv

För Sveriges Motorcyklister

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
Tel: 070-557 75 00  
jesper.christensen@svmc.se

Dominique Faymonville  
Politisk sekreterare  
Tel: 073-669 69 94  
dominique.faymonville@svmc.se