

Till  
[vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)

## **Remissvar ”TSF 2017-39 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillstånd att bedriva försök med självkörande fordon”**

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har inte fått remissen från Transportstyrelsen. Inga brukarorganisationer finns på sändlistan, inte heller någon organisation som representerar de oskyddade trafikanterna. För SMC är trafiksäkerhet väldigt viktig liksom frågan om autonoma fordon. Därför besvarar vi remissen. SMC är den enda organisation som representerar en halv miljon trafikanter som äger och kör en motoriserad tvåhjulning i Sverige. SMC ingår i flera internationella nätverk där frågan om autonoma fordon diskuteras ur ett MC-perspektiv. SMC är positiv till teknik som ökar trafiksäkerheten för alla trafikanter.

### **Effekter för andra trafikanter**

Transportstyrelsen säger i sin konsekvensutredning att försöksverksamheten varken kommer att ha någon effekt för medborgarna eller externa effekter i övrigt. SMC är tveksamma till om man verkligen kan göra ett sådant uttalande innan försöksverksamheten startar. Förekomsten av autonoma fordon i allmän trafik har lett till olyckor i andra länder.

SMC representerar en halv miljon oskyddade trafikanter. För oss är det oerhört viktigt att autonoma fordon, oavsett automatiseringsnivå, inte försämrar säkerheten för förare och passagerare på MC och moped klass I. Allvarliga olyckor har inträffat med självkörande bilar. En motorcyklist skadades allvarligt i Norge 2016 då en Tesla med autopilot körde på fordonet. Teslan uppmärksammade inte motorcykeln. Då framkom att uppmärksamhet gentemot tvåhjuliga motorfordon inte finns med i tester som krävs enligt standarden och föregår ett typgodkännande. Detta har lett till att Federation of European Motorcyclists Association, Fema tillsammans med The Netherlands Vehicle Authority RDW och TNO, en nederländsk forskarorganisation inlett ett samarbete. Tesla är typgodkända i Nederländerna. Syftet är att utreda eventuella brister och faror för MC-och mopedförare samt cyklister i ADAS, Advanced Driver Assistance Systems. Man kommer att titta på vilka krav som måste ställas i de tester som ingår i standarden, vad som saknas och har påbörjat en litteraturstudie i frågan.

Det är självklart att alla fordon som testas på väg ska ha assisterande system som är så tillförlitliga att de upptäcker andra trafikanter, även de oskyddade. Om autonoma fordon inte klarar detta ska de inte få delta i försöksverksamhet på allmän väg.

### **Krav enligt gällande standard EN 50126**

Ett självkörande fordon som tillåts trafikera allmänna vägar måste konstrueras för att minimera de risker som finns i samband med detta. Samhället ställer upp krav som ska följas. För att utreda vilka riskerna är och vad samhället tolererar måste en öppen riskanalys göras utifrån samhällets krav. Det finns ingen anledning att göra riskanalyser utanför standarder som redan tillämpas. Genom att följa det som finns i bilaga 1 som är ett utdrag ur EN 50126, uppfylls



Borlänge den 22 augusti 2017

nödvändiga krav för att kunna godkänna fordon för förarlös drift på allmän väg. Att EN 50126 tillämpas för järnväg gör att den är väl beprövad och känd. Lägre krav än dessa ska inte ställas på vägfordon.

### **Ansökningshandlingarna**

I ansökan om försöksverksamhet ska ”en riskbedömning som visar att riskerna med försöket är hanterade till en acceptabel nivå och att försöket inte innebär någon olägenhet av betydelse för omgivningen” skickas med.

Dessutom ska ”den ansvarige säkerställa att åtgärder som förebygger olyckor och tillbud vidtas och att avvikelser i övrigt utreds och dokumenteras, samt hur den ansvarige säkerställer att information som rör trafiksäkerhet dokumenteras och behandlas inom organisationen, samt hur den förmedlas till väghållare och andra som särskilt påverkas.”

Här förutsätter SMC att ansökan blir offentlig så att t ex SMC och våra medlemmar som kör på de aktuella vägarna kan ta del av vad tillståndshavaren berättar.

### **Hänsynsmålet**

Formuleringen i konsekvensutredningarna angående om försöksverksamheten uppfyller hänsynsmålet är olycklig: ”Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen **på sikt** kommer att bidra till hänsynsmålet både när det gäller trafiksäkerhet och mål för miljö och hälsa”. Meningen indikerar att myndigheten räknar med att incidenter och tillbud kommer att ske under försöket. SMC utgår från att regleringen ska bidra till hänsynsmålet direkt när försöksverksamheten startar.

### **Märkning av fordonen**

SMC anser att testfordonen bör märkas ut. Det är trafiksäkerheten för de övriga trafikanterna som måste värnas i första hand, inte hur allmänheten kör i förhållande till de autonoma fordonen. Genom märkningen vet andra trafikanter att fordonen är utrustade med kameror som filmar det som händer utanför bilen.

Om olyckor händer med fordonen som ingår i försöket ska detta uppmärksammas omedelbart. Erfarenheter från olyckor med autonoma fordon i andra länder visar att tillståndshavaren dröjt länge med att informera om detta. SMC anser att en utomstående part och inte tillståndshavaren ska rapportera olyckor, incidenter och andra avvikelser som kan påverka trafiksäkerheten till Transportstyrelsen.

SMC står till förfogande i frågor som rör motorcyklar och moped klass I.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
Tel: 070-557 75 00  
E-post: [jesper.christensen@svmc.se](mailto:jesper.christensen@svmc.se)

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
Tel: 070-538 39 38  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)

**Sveriges MotorCyklister**  
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge  
0243-669 70  
[www.svmc.se](http://www.svmc.se)



**Sveriges MotorCyklister**