

Datum
2016-06-23Dnr/Beteckning
TSV 2016-1419Ert datum
2016-04-06Er beteckning
N2016/02472/MRTRegeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

n.registrator@regeringskansliet.se

Synpunkter på delbetänkande av SOU 2016:28, Vägen till självkörande fordon - försöksverksamhet

Sammanfattning

Transportstyrelsen instämmer i huvudsak med förslagen i utredningen.

Vi har dock vissa synpunkter på den föreslagna definitionen av högt automatiserat fordon som kan leda till gränsdragningsproblematik för vilka som kommer att omfattas av tillståndsplikt för sin försöksverksamhet.

Vi ser behov av att regeringen ger Transportstyrelsen ett bemyndigande att föreskriva om vad en ansökan ska innehålla och närmare krav på den årliga rapport som tillståndshavaren ska lämna till tillståndsmyndigheten (Transportstyrelsen).

Vi ser vidare att bestämmelserna om vem som är ansvarig för testverksamheten bör förtydligas samt att vi, som tillstånds- och tillsynsmyndighet, får rätt att på begäran få del av information från fordonets sensorer under försöksperioden.

Vidare föreslår vi att författningarna träder i kraft den 1 september 2017.

Transportstyrelsens synpunkter

4.2 Nya fordonsbeteckningar

Det är inte enkelt att i dagsläget tydligt definiera avgränsade fordonskategorier för självkörande fordon. Den främsta anledningen är att tekniken är under intensiv utveckling vilket bl.a. innebär att det ännu saknas harmoniserade definitioner av olika nivåer av självkörande funktioner. Med utgångspunkt i detta ser vi att den definition som föreslås för *högt automatiserat fordon* kan leda till gränsdragningsproblem huruvida en

försöksverksamhet omfattas av tillståndsplikt eller inte. Utredningen hänvisar till att ett högt automatiserat system kan härledas till SAE nivå 4 eller 5, men vi menar att högt automatiserade funktioner även kan finnas på lägre nivåer. För den som avser att genomföra en testverksamhet tror vi därför att det kan bli svårt att avgöra om den planerade testverksamheten är tillståndspliktig eller inte. Det finns även en koppling till att det enligt förslaget ska vara straffsanktionerat att bedriva försöksverksamhet utan att ha ett tillstånd. Det kan med andra ord bli dyrt eller på annat sätt kostsamt för den aktör som gör en felaktig bedömning av det automatiska körsystem man avser att testa. Gränsdragningsproblematiken borde ändå kunna lösas efterhand i tillämpningen, särskilt eftersom den som har ett fordon som inte uppfyller tekniska krav behöver ansöka om undantag (dispens) för att få använda det utanför inhägnade områden. Transportstyrelsen är den prövande myndigheten även i den frågan.

Utgångspunkten för regleringen av definitionerna på fordonsområdet är att de svenska definitionerna så långt som möjligt ska stämma överens med de definitioner som finns i EU:s lagstiftning på området. Idag finns ingen EU-lagstiftning som anger hur den här typen av funktioner ska definieras, varför det kan behövas justeringar av definitionerna i lagen om vägtrafikdefinitioner på sikt. Vidare bör det i sammanhanget nämnas att det för tillverkare redan finns möjlighet att testa självkörande funktioner inom ramen för det gemensamma EU-typgodkännandesystemet. Detta gör tillverkaren genom att använda sig av ett fordon som i övrigt uppfyller typgodkännandekraven enligt ramdirektiv 2007/46/EG, men ansöker om *Undantag för ny teknik eller nya principer* enligt artikel 20 i direktivet. Undantaget får ges efter tillstånd av Kommissionen och detta alternativ har bl.a. tillämpats av biltillverkaren Daimler. Denna typ av undantag ger endast undantag mot fordonskrav, men möjliggör självkörande fordon där föraren kan överlåta körningen till fordonets automatiserade körsystem. Dessa fordon torde falla in under den föreslagna definitionen, men utredningen tar inte upp denna typ av undantag eller försök och dess förhållande till vad som ska vara tillståndspliktigt enligt den föreslagna lagen.

4.3 Försöksverksamhet med självkörande fordon

Utredningen föreslår att tillståndshavaren är skyldig att på begäran lämna ut den information från fordonets sensorer som behövs till Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten vid en eventuell förundersökning där försöksfordonet varit inblandat. Tillståndshavaren ska även till försäkringstagaren lämna den information som behövs för att utreda ett pågående försäkringsärende.

Transportstyrelsen anser att det även kan finnas behov för oss som tillsynsmyndighet att på begäran kunna få ut information ur fordonets

sensorer för det fall en incident eller olycka sker under den tid som tillståndet gäller. Ett exempel kan vara där vi anser att en olycksrapportering är bristfällig, ett annat skulle kunna vara att vi fått kännedom om att tillståndshavaren avvikit från villkoren i det utfärdade tillståndet.

4.3.1 Ansökan om tillstånd samt 4.3.5 Rapporter

I 3 § den föreslagna förordningen om försöksverksamhet med självkörande fordon på väg fastslås att en ansökan ska vara skriftlig och att den ska innehålla en plan för genomförandet av försöken medan det i 2 kap 9 § den föreslagna lagen om försöksverksamhet med självkörande fordon på väg anges att tillståndshavaren ska lämna en årlig rapport till tillståndsmyndigheten. I utredningens avsnitt 4.3.1 och 4.3.5 redogörs vidare för vilka delar som bör ingå i en ansökan respektive i en årlig rapportering. Med ledning av vad som anges i dessa avsnitt konstaterar vi att Transportstyrelsen ges stort utrymme att utforma nödvändiga krav på vad en ansökan respektive rapporteringen ska innehålla.

Enligt förslaget ska Transportstyrelsen få meddela föreskrifter om avgifter enligt den föreslagna lagen om försöksverksamhet med självkörande fordon på väg. Vi ser dock att det kan finnas ett behov för den som avser att ansöka om tillstånd att känna till närmare krav på testorganisationen. För att uppnå transparens och tydlighet om vilka krav som kommer att ställas på testorganisationen föreslår vi därför att Transportstyrelsen i 8 § förordningen om försöksverksamhet med självkörande fordon på väg ska ges bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om vad en ansökan ska innehålla och närmare krav på den årliga rapporteringen. Sådana föreskrifter bedöms i dagsläget inte utgöra en förutsättning för att den föreslagna försöksregleringen ska fungera, men kan underlätta på sikt. Innan ett bemyndigande utnyttjas sker naturligen en avvägning om en reglering behövs eller om alternativ som inte innebär reglering är att föredra.

Utredningen hänvisar återkommande till *testorganisationen*. Det är mycket troligt att det kommer att genomföras försöksverksamhet där flera företag eller organisationer gått samman i större samarbeten eller konsortier. För att kunna utföra tillsyn och rapportering kommer det därför att vara mycket viktigt att i alla lägen kunna identifiera *tillståndshavaren*. I 2 kap. 3 § förslaget till lag om försöksverksamhet med självkörande fordon på väg finns ansvarsbestämmelser om vilken eller vilka privaträttsliga juridiska personer som ansvarar för att verksamheten utför enligt gällande bestämmelser. Med anledning av att vi alltid behöver kunna veta vem som är tillståndshavare föreslår vi att regleringen mot bakgrund av punkten 3 a förtydligas på så sätt att det också i ansökan ska anges den och de hos den juridiska personen som är ansvariga för att verksamheten bedrivs enligt gällande bestämmelser.

4.5.2 Förare och operatör samt 4.5.3 Körkortsutbildning

I avsnitten 4.5.2 samt 4.5.3 diskuteras fordon eller fordonssystem som helt eller delvis utför köruppgiften på egen hand sett i relation till vem som för fordonet (förare eller operatör) samt vilken kompetens eller utbildning som kan krävas. Utredningen konstaterar att det är för tidigt att bedöma behovet av särskild körkortsutbildning för självkörande fordon och vi delar den bedömningen. Vi anser däremot att det under försöksverksamheten bör tydliggöras att även en operatör av ett självkörande fordon ska ha den behörighet, eller den kompetens och grundläggande kunskap, som behövs för att på ett säkert sätt kunna hantera de trafiksituationer som kan tänkas uppstå under försöket.

4.5.5 Vägtrafikregistret

Vi delar utredningens bedömning att det bör finnas uppgifter i registret om att ett fordon ingår i en försöksverksamhet för självkörande fordon. Det är framförallt viktigt ur kontrollsynpunkt, men även för att kunna följa upp den tillståndspliktiga försöksverksamheten mer generellt. Vi har redan idag det bemyndigande som behövs för att utforma en specifik textkod för dessa bilar och vi har för avsikt att utarbeta en lösning även för utlandsregistrerade försöksfordon.

Vi vill dock redan nu signalera att det framför allt vid en marknadsintroduktion av självkörande fordon kommer att finnas behov att föra in ytterligare uppgifter i vägtrafikregistret. Vi anser att det i registret bör införas en uppgift om graden av automatisering som det självkörande fordonet har. Detta underlättar Polismyndighetens samt Transportstyrelsens arbete bl.a. vid olika kontroller samt statistikuppgifter. Detta kräver i så fall en ändring av bilaga 1, avsnitt 1, förordning (2001:650) om vägtrafikregister där *Grad av automation*, eller liknande, läggs till.

Idag hämtas grundläggande fordonsuppgifter i allmänhet från fordonets intyg om överensstämmelse¹ och där finns ännu inte sådana uppgifter. I framtiden kommer sannolikt harmoniserade definitioner av nivåerna för fordonens automatiserade körsystem att framgå av typgodkännandet för fordon som har sådana system. Det finns därför anledning att följa den internationella regelgivningen och återkomma i den frågan.

4.7.11 Övervakning av bild- och ljudmaterial till tredje land

I den utsträckning som bild- och ljudmaterial blir allmänna handlingar hos en statlig myndighet finns bestämmelser om överföring till tredje land i Riksarkivets föreskrifter och allmänna råd (RA-FS 1991:1) om arkiv hos statliga myndigheter.

¹ Conformity of Compliance (CoC)

4.10 Ikraftträdande

Transportstyrelsen ser klara fördelar med att försöksverksamheten kan komma igång så snart som möjligt. Vi anser att datumet för ikraftträdande bör sättas till den 1 september 2017. Vårt interna arbete har redan inletts men vi bedömer att tre månader ytterligare skulle ge oss den tid vi behöver för att förbereda vår verksamhet för den nya uppgiften. Det är vår bedömning att en senareläggning på tre månader inte bör ge negativa effekter för de aktörer som vill komma igång med sin försöksverksamhet.

Detta ärende har beslutats av Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson, verksjuristerna Björn Arrias och Fredrik Forsanäs samt utredaren Yvonne Wärnfeldt, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef