

## Yttrande över betänkandet Vägen till självkörande fordon (SOU 2018:16)

Trafikanalys har anmodats att yttra sig över betänkandet "Vägen till självkörande fordon" (SOU 2018:16).

### Sammanfattning

Självkörande fordon kan med rätt styrning leda till positiva effekter på de transportpolitiska målen. Trafikanalys delar därför utredningens övergripande målsättning att bejaka introduktionen av självkörande fordon och att introduktionen bör påbörjas för de fordon som inte berörs av internationella regelverk.

Utredningen har på ett gediget sätt gått igenom de regelverk som på olika sätt påverkar introduktionen av självkörande fordon. Utredningen har också identifierat frågor som inte behöver hanteras i ett första skede men som på sikt blir mycket viktiga för att främja introduktionen av självkörande fordon.

Bedömningar och förslag utgår på ett tydligt sätt från de transportpolitiska målen. Trafikanalys delar, med några få undantag, utredningens bedömningar och förslag. Trafikanalys anser till skillnad från utredningen att det är viktigt att införa en registrering av automatiserade fordon i fordonsregistret samt att frågan om ansvaret för olyckor i självkörande läge med fordon, undantaget automatiserade motorredskap klass II, kan och avgöras i ett senare skede efter gedigna analyser.

### Kommentarer till vissa förslag och bedömningar.

Kommentarerna följer dispositionen i kapitel 13.

#### 13.13.1. Ägaransvar eller tillverkaransvar

Trafikanalys delar inte utredningens bedömning att fordonsägaren ska vara ansvarig för fordonets överträdelser under automatiserad körning. Trafikanalys anser att det ännu är för stora osäkerheter hur ägande, priser och affärsmodeller med mera kommer att se ut. Detta i kombination med att det ännu återstår flera år innan det blir aktuellt för introduktion av självkörande fordon som inte är en del av en testverksamhet gör att denna svåra fråga kan och bör avgöras i ett senare skede. Trafikanalys kan se en risk i att rättsprocesser blir onödigt komplicerade om frågor, där ansvarsförhållandena i grunden är klara, behöver tas upp i två steg, dels en tvist mellan en skadelidande och fordonsägaren, dels ett ersättningsärende mellan fordonsägaren och fordonstillverkaren.

För automatiserade motorredskap klass II har Trafikanalys dock inga invändningar att ett ägaransvar införs. Dessa redskap kommer att användas för t.ex. underhåll av gång- och cykelvägar och förmodligen ägas av offentliga aktörer eller deras entreprenörer vilket gör att ägaransvaret inte faller på enskilda individer.

#### 13.13.2 Sanktionsavgift för fordonets ägare

Som en konsekvens av att Trafikanalys anser att frågan om vem som ska ansvarig för överträdelser under automatiserad körning kan och bör avgöras senare behöver förslaget om sanktionsavgifter anpassas så att det endast avser ägare av automatiserade motorredskap klass II.

#### 13.14.8 Uppgifter om automatiserade funktioner i registret

Trafikanalys anser till skillnad från utredningen att uppgifter om automatiserade funktioner, utöver den indirekta registreringen som lagringsskyldigheten innebär, bör införas i fordonsregistret. Möjligheterna att följa och styra introduktionen i en önskad riktning kräver att statistiken inom områden utvecklas i takt med den förändring som sker. För att kunna följa utvecklingen och även jämföra automatiseringsgraden i olika länders fordonspark är det önskvärt om länderna inom EU kunde enas kring ett klassificeringssystem. Ett sådant system skulle sannolikt på sikt underlätta både det nationella och det europeiska transportpolitiska beslutsfattandet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton efter föredragning av Lennart Thörn.



Brita Saxton  
Generaldirektör