



Datum
2023-11-28
Vår referens
Malin Andersson
Trafikingenjör
malin.andersson3@malmö.se

Tjänsteskrivelse

Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Automatiserad körning, STK-2023-1379

TN-2023-2181

Sammanfattning

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet föreslår en ny förordning för att ge väghållare mandat att reglera vart vissa helautomatiserade motorfordon ska få föras. Helautomatiserade motorfordon konstruerade för ett förprogrammerat färdmönster kan sedan 2022 bli generellt godkända för trafik inom EU. Utan nationell reglering finns risk att de börjar föras var som helst, vilket inte är syftet med fordonen och kan vara olämpligt ur framkomlighet och säkerhetssynpunkt.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till förslaget. Det hade dock varit önskvärt med ett bredare grepp där alla typer av helautomatiserade fordon inkluderades, inte bara motorfordon. Det framgår inte heller tydliga skäl till att införa en ny förordning över integrering av regleringsmöjligheten i Trafikförordningen.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att ställa sig positiv till förslaget i remissen om automatiserad körning, samt

att godkänna förvaltningens förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

- Promemoria Automatiserad körning
- Yttrande avseende remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Automatiserad körning
- G-Tjänsteskrivelse TN Remiss från Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet om Automatiserad körning

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2023-12-14

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Ärendet*Bakgrund*

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet promemoria innehåller förslag om ny förordning som ger väghållare mandat att föreskriva där det är särskilt tillåtet att framföra helautomatiserade motorfordon. Anledningen är ikraftträdande av genomförandeförordning (EU) 2022/1426 som anger förfarandet för typgodkännande av vissa helautomatiserade motorfordon och möjliggör introduktion av dessa på marknaden inom EU om de godkänns av typgodkännandemyndighet i någon av medlemsländerna.

Godkännande förutsätter att fordonen är *konstruerade och utformade* för att föras på särskilt utpekade områden, mellan fasta målpunkter längs förutbestämd rutt eller inom specifika parkeringsutrymmen. Utan möjlighet att nationellt reglera fordonens användning finns dock risk att helautomatiserade fordon börjar föras var som helst. Typgodkännande av de helautomatiserade fordonen kontrollerar endast att de är byggda för att föras inom specifika platsspecifika ramar, det är inte trafikreglering i sig. Det krävs andra verktyg för att säkerställa att fordonen faktiskt används inom ramen för deras typgodkända ändamål. Syftet med förslaget är därför att ge väghållare medel att reglera förekomsten av denna typ av trafik i enighet med genomförandeförordningens intention.

Slutsatser

Möjlighet att avgöra lämpligheten av olika typer av trafik på olika platser är absolut nödvändig för att säkerställa ordning, framkomlighet och säkerhet i trafiken. Introduktion av helautomatiserade fordon innebär nya möjligheter, men kommer sannolikt med nya utmaningar som är svåra att förutse. Förvaltningen ser i enighet med förslaget att respektive väghållare är, sett till lokalkännedom och förmåga att snabbt ingripa, mest lämpade att bevaka och styra utvecklingen i rätt riktning.

Förvaltningen noterar dock att promemorian är mycket kortfattad där delar hade förtjänat mer utförlig redogörelse. Framför allt gällande orsakerna till en ny förordning över integrering i trafikförordningen och anledningen till att inte inkludera icke-motorfordon, exempelvis självkörande robotar och andra mindre eldrivna fordon, i förslaget. Förslaget kan ha blivit något för präglat och begränsat av det som avhandlas i just genomförandeförordning (EU) 2022/1426.

Förvaltningen anser att trafikförordningen bör vara den mest självklara platsen för sådan reglering där tillämpning följer en välbekant och etablerad ordning. Enligt promemorian är typgodkännande med anvisningar om var ett fordon ska vara utformat och konstruerat för att föras nytt och unikt, vilket därför föranleder behov av en ny förordning. Andra skäl framkommer inte i skrivelsen.

Typgodkännande som förutsätter en konstruktion för användning på vissa platser (terräng, väg eller inom inhägnat område) förekommer dock sedan tidigare. Reglering som utgår från sådana definitioner finns i trafikförordningen. Det finns alltså många likheter med hur typgodkännande och tidigare reglering förhåller sig till varandra i andra fall.

Det bör inte ha betydelse om typgodkännande utgår från att fordonen ska vara konstruerat för ett specifikt rörelsemönster, att utföra en viss uppgift eller att de utformats i viss form och storlek. Typgodkännande och reglering framstår inte som direkt bundna till varandra, även om

behovet av reglering uppstår till följd av att nya typer av fordon byggda för vissa syften nu kan börja introduceras i trafiken.

Andra självkörande fordon än motorfordon hade också med fördel kunnat inkluderas i förslaget. Självkörande robotar och mindre elfordon utvecklas i snabb takt och kommer sannolikt snart bli aktuella för trafik. Reglering behöver då finnas på plats i god tid.

Tidigare lyfta problem i ansvarsfrågan för trafikföreteelser kopplat till autonoma fordon verkar inte lösta. Det går fortsatt att ifrågasätta om föraransvaret, som definieras av kontroll över fordonet och förmåga att ingripa, verkligen kan likställas med aktivering av ett fordon. Oklarheterna riskerar att påverka förutsättningarna för polisens övervakning negativt.

Ansvariga

Joakim Florén Enhetschef

Andrew Roberts Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör