

HandläggareRobin Billsjö
08-508 26 230**Till**Trafiknämnden
2023-12-14

PM Automatiserad körning. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefRobin Billsjö
Enhetschef

Sammanfattning

I remissen föreslås en ny förordning om helautomatiserade fordon för att uppfylla kraven i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av automatiska körsystem i helautomatiserade fordon. Förordningen förtydligar att helautomatiserade fordon som är typgodkända enligt kommissionens genomförandeförordning bara får framföras där det är särskilt tillåtet och ger väghållare mandat att föreskriva om sådana platser. Den nya förordningen föreslås träda i kraft den 1 juli 2024.

Kontoret ser en potential i att nyttja tillämpningar av automatiserad körning för att bidra till uppsatta mål för transportsystemet. Det finns dock en rad frågor att utreda innan det kan bli aktuellt inom Stockholms stad, till dessa hör bl.a. trafiksäkerhet, samspel med övriga trafikanter och IT-säkerhet. Kontoret anser att Polismyndighetens yttrande bör krävas vid införande av föreskrifter enligt den nya förordningen på samma sätt som idag sker vid inrättande av lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 5 § trafikförordningen.

Kontoret framhåller slutligen att ett första eventuellt införande inom Stockholms stad bör ske i form av ett pilotprojekt i samverkan med Polismyndigheten och andra berörda parter.

Remissen/Bakgrund

Regeringskansliet har via Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet skickat promemoria automatiserad körning på remiss till kommunstyrelsen som i sin tur har remitterat ärendet till trafiknämnden för yttrande senaste 2023-12-15.

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 helautomatiserat fordon får föras. Trafikverket, eller kommunen om den är väghållare, ska få meddela 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 förändret 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.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret ser generellt sett positivt på möjligheten att nyttja ny teknik i utvecklingen av stadens transportsystem. När det kommer till tillämpningar av automatiserad körning anser kontoret att det bör ses som ett verktyg som kan nyttjas för att bidra till uppsatta mål och inriktning i enlighet med Framkomlighetsstrategin. Exempel på tillämpningar som kontoret bedömer kan ha stor potential är som en del av kollektivtrafiksystemet genom matartrafik till starka kollektivtrafikstråk, för hantering av gods ex. inom hamn- och terminalområden eller som en funktion som kan

stödja användningen av delade fordon och en mer yteffektiv parkering.

Kontoret konstaterar att tidplanen för införande av den nya lagen är relativt kort. Förordningen föreslås träda i kraft den 1 juli 2024 och kontoret ser en rad frågor som behöver utredas innan det kan bli aktuellt att tillämpa förordningen på kommunala vägar. Den nya lagen innebär visserligen endast en möjlighet att tillåta automatiserad körning på kommunala vägar men kontoret gör bedömningen att denna möjlighet kan skapa förväntningar kring ett snabbt agerande.

Innan ett införande kan bli aktuellt behöver 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.

Kontoret noterar vidare att det till skillnad från inrättande av lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 5 § trafikförordningen inte krävs Polismyndighetens yttrande vid införande av föreskrifter enligt den föreslagna förordningen. Enligt kontorets mening finns det flera skäl till att inhämta Polismyndighetens yttrande vid införande av denna typ av föreskrifter, Polismyndigheten ansvarar för trafikövervakningen och föreskrifter enligt förordningen ska inte gå att överklaga.

Ett första eventuellt införande inom Stockholms stad bör sannolikt göras som ett pilotprojekt i bred samverkan med Polismyndigheten, fordonstillverkare, transportföretag, akademi och andra relevanta aktörer.

Slut

Bilagor

1. PM Automatiserad körning
2. Remissinstanser