



Kontaktperson i detta ärende  
Mårten Johansson  
070-6711385  
[marten.johansson@akeri.se](mailto:marten.johansson@akeri.se)

[vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)  
Transportstyrelsen  
Box 267  
781 23 Borlänge

## Sveriges Åkeriföretags yttrande över TSF 2021–111 Remiss av förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:4) om tillstånd att bedriva försök med automatiserade fordon

Sveriges Åkeriföretag är med ca 5.100 åkeriföretag och drygt 38.000 fordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges åkeriföretag har tidigare lämnat yttrande över remiss DS 2021:28, ”Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket”. Till detta remissvar bifogas pdf-fil med Sveriges Åkeriföretags tidigare yttrande. Yttrandet bör beaktas vid ändring av föreskrifter om tillstånd att bedriva försök med automatiserade fordon.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

- utvecklingen av automatiserad körning och uppkopplad mobilitet bland annat kräver en tydlig genomtänkt fördelning av ansvarsfrågan,
- det är synnerligen viktigt att balansen mellan olika ansvarssubjekt i ett kommersiellt förhållande inte försämras, det gäller exempelvis rätten till data, inklusive bild, rörlig film med mera som lagras i eller i anslutning till automatiserade fordon,
- modellen med förare i beredskap enbart ska vara aktuell för automatiseringsnivå 3, för högre nivåer krävs ytterligare överväganden,
- det kan uppstå gränsdragningsproblem när en förare i beredskap ska ”ta över” ett fordon, till exempel när en olycka inträffar i samband med övergången till manuell körning eller när en förare får kännedom om att ett fordon har allvarliga säkerhetsbrister som gör att det överträder trafikregler,
- Sverige bör noggrant studera regelverk om föraransvar som redan är introducerade i olika delstater i USA, Australien och i Japan,
- ansvar om eventuella sanktionsavgifter måste tydligt definieras mellan berörda parter som fordonstillverkare, fordonsägare och fordonsanvändare,
- det ska anses självklart att tillverkaren ska vilja ta ansvar för sin produkt och ställa alla nödvändiga data till förfogande vid en utredning av

omständigheterna till en olycka eller tillbud, i annat fall ska tillverkaren kunna påföras en sanktionsavgift,

- data som ska lagras måste vara så komplett och tillgänglig, ett ansvar som måste ligga på tillverkaren, så att det går att utreda omständigheterna av en olycka eller tillbud.

<p><i>Transportstyrelsen föreslår</i></p>	<p><i>Sveriges Åkeriföretags kommentar där yttrande ovan bör beaktas och ytterligare överväganden eller kompletteringar kan behövas i denna föreskrift eller på annat sätt</i></p>
<p><b>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillstånd att bedriva försök med automatiserade fordon</b></p> <p>4 § En ansökan om tillstånd att bedriva försöksverksamhet med automatiserade fordon ska minst innehålla</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kontaktuppgifter till den sökande, inklusive namn på de personer som ansvarar för försöksverksamheten samt deras adress och person- eller organisationsnummer,</li> <li>2. en beskrivning av hur försöksverksamheten ska styras och hur ansvar ska fördelas inom verksamheten,</li> <li>3. en övergripande beskrivning av syfte och mål med försöket,</li> <li>4. en beskrivning av de automatiserade system och funktioner som ska testas och utvärderas i försöket,</li> <li>5. en beskrivning av hur försöket kommer att genomföras och utvärderas,</li> <li>6. en beskrivning av det geografiska område och på vilka gator eller vägar försöket ska bedrivas, samt vem som är väghållare för dessa,</li> <li>7. en riskbedömning som visar att riskerna med försöket är hanterade till en acceptabel nivå och att försöket inte innebär någon väsentlig störning eller olägenhet för omgivningen,</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Olika former av ansvar bör tydligt fördelas i lämplig föreskrift bland annat med avseende på styrning, funktioner, incidenter, olyckor, tillverkare, ägare, brukare, förare, straffrättsligt, sanktioner mm.</li> <li>4. Automatiseringsgrad SAE nivå 3, 4 eller nivå 5 bör anges. I den mån en förare skall vara i beredskap bör kraven på denne inklusive procedur och tidsåtgång för överlämning av fordon till förare tydligt klarläggas.</li> <li>6. Finns begränsningar i trafiksituationer, eller särskilda krav på infrastrukturens egenskaper så bör detta anges och vara känt för en förare i beredskap.</li> </ol>

<p>8. uppgifter om vem som äger de fordon som ingår i försöket,</p> <p>9. en teknisk beskrivning av de fordon som ingår i försöket,</p> <p>10. behov av undantag enligt 8 kap. 18 § fordonsförordningen (2009:211), samt</p> <p>11. övriga uppgifter av betydelse för prövningen.</p> <p><b>Allmänna råd</b> <i>Om ansökan avser försök där tekniska system i hög grad används för att säkerställa trafiksäkerheten bör riskbedömningen kompletteras med ett utlåtande om försöket från någon som är organisatoriskt oberoende och har kompetens om komplexa och automatiserade system. Det bör framgå om den som utfärdat utlåtandet bedömer att systemet kan säkerställa trafiksäkerheten.</i></p>	<p><i>8. Utöver ägare av fordon är det av intresse att veta vem som tillverkat fordonet. Brukare kan också vara intressant då fordon ofta brukas med leasingavtal. Hur straffrättsligt ansvar och eventuella sanktionsavgifter fördelas mellan ägare, tillverkare och brukare av fordon bör klarläggas och har stor betydelse för utveckling och implementering av automatiserade fordon.</i></p>
--	---

Sveriges Åkeriföretag medverkar gärna i ytterligare samråd för att underlätta trafiksäkra försök och implementering av automatiserade fordon.

Med vänlig hälsning



Mårten Johansson